VIII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 62)
z dnia 8 lutego 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 62)

8 lutego 2017 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Warszawie pod przewodnictwem posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych oraz Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.,

– informację Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w sprawie implementacji Rozporządzenia 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w zakresie pasażerów niepełnosprawnych oraz pasażerów o ograniczonych możliwościach ruchowych,

– informację Najwyższej Izby Kontroli: „Realizacja Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury i budownictwa wraz ze współpracownikami, **Wojciech Kutyła** Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Ignacy Góra** Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wraz ze współpracownikami, **Ireneusz Merchel** Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wraz ze współpracownikami, **Marek Michalski** Członek Zarządu Grupy PKP S.A.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Marcin Mykietyński** i **Łukasz Żylik** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dzień dobry państwu. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. W imieniu Komisji Infrastruktury dziękuję panu Ignacemu Górze – prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego za gościnność. Bardzo jesteśmy zainteresowani tym, co będzie miał nam do powiedzenia w punkcie pierwszym porządku posiedzenia.

Proponuję Wysokiej Komisji dalszy porządek obrad, a mianowicie, po wystąpieniu pana prezesa Góry, rozpatrzymy informację Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych oraz Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Chciałbym zarekomendować Wysokiej Komisji również dodatkowy punkt, tj. rozpatrzenie informacji Najwyższej Izby Kontroli o wynikach kontroli o „Realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych”, którą przedstawi prezes NIK.

Proszę państwa, jest mi bardzo miło powitać na dzisiejszym spotkaniu konstytucyjnego ministra – pana Andrzeja Adamczyka – ministra infrastruktury i budownictwa, witam bardzo serdecznie. Witam pana prezesa Ignacego Górę – prezesa Urzędu Transportu Kolejowego – współgospodarza dzisiejszego spotkania. Bardzo dziękuję wiceprezesowi Najwyższej Izby Kontroli – panu Wojciechowi Kutyle za przybycie na posiedzenie Komisji. Witam wszystkich pozostałych uczestników posiedzenia.

Wiem, że państwo posłowie mają jeszcze dzisiaj inne posiedzenia komisji. Muszę wziąć to pod uwagę w debacie, która będzie się odbywała. Zatem zachęcam do minimum słów –maksimum faktów. Proszę o taką postawę.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Czy jest przedstawiciel PKP PLK S.A.? Jest prezes? Bardzo dobrze. Witam serdecznie pan prezesa Merchela – prezesa PKP PLK S.A.

Uprzejmie proszę pana prezesa Górę o zabranie głosu.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, szanowny panie prezesie, szanowni państwo, chciałbym państwu bardzo serdecznie podziękować za przyjęcie zaproszenia i odbycie posiedzenia Komisji Infrastruktury w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia Komisji Infrastruktury są sprawy, które związane są z obsługą osób z niepełnosprawnością, dostępnością kolei dla pasażerów o szczególnych potrzebach oraz działaniami prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w tym obszarze. Zanim przejdziemy do najważniejszych problemów i wyzwań, chciałbym przedstawić kilka informacji na temat urzędu, w którym mam zaszczyt dzisiaj państwa gościć.

Chciałbym przedstawić prezentację, przygotowaną wspólnie z kolegami – panem dyrektorem Piotrem Combikiem oraz naczelnikiem Departamentu Praw Pasażerów – panem Karolem Kłosowskim.

Jednocześnie chciałbym uprzejmie poinformować, że przygotowano dla państwa pisemne informacje na temat działania prezesa UTK na rzecz osób – pasażerów z niepełnosprawnością.

Urząd Transportu Kolejowego jest nowoczesnym urzędem. Nie jest to tylko hasło. Są to nasze realne działania, innowacyjne projekty i wykwalifikowana kadra. Naszą misją jest kreowanie bezpiecznych i konkurencyjnych warunków świadczenia usług transportu kolejowego. Rynek wymaga dzisiaj działań wyprzedzających i przewidywania pewnych problemów. W naszej ocenie tylko wyprzedzające działania mogą zapewnić dynamiczny rozwój bezpiecznego systemu kolejowego. Jako organizacja wychodzimy z założenia, że nie będzie wysokich standardów świadczenia usług na kolei, jeżeli nie zadba o to nowocześnie wyposażony urząd, który nie tylko będzie korzystał z innowacyjnych rozwiązań, ale również będzie dzielił się swoją wiedzą z uczestnikami rynku.

Wysoka Komisjo, w strukturę urzędu wchodzi pięć komórek merytorycznych, które realizują ustawowe zadania prezesa UTK. Są to: Departament Praw Pasażerów, Departament Nadzoru, Departamentu Bezpieczeństwa Kolejowego, Departament Zezwoleń Technicznych i Interoperacyjności oraz Departament Regulacji Rynku Kolejowego. W skład struktury organizacyjnej wchodzą komórki obsługi: Biuro Prezesa, Biuro Administracyjno-Finansowe oraz Wieloosobowe Stanowisko ds. Obsługi Prawnej.

Organizacyjnie UTK to nie tylko budynek centrali. Co jest ważne? Ten budynek jest budynkiem bez barier dla osób z niepełnosprawnościami. Urząd posiada 7 oddziałów terenowych w największych miastach w Polsce. Swoim zasięgiem pokrywają cały obszar kraju. Oddziały znajdują się w: Warszawie, Lublinie, Krakowie, Katowicach, Gdańsku, Wrocławiu i Poznaniu. Chciałbym powiedzieć, że oddziały terenowe realizują przede wszystkim działalność nadzorczą prezesa UTK.

Urząd to przede wszystkim ludzie. To nasi pracownicy, którzy tworzą organizację i bez których pewne cele nie zostałyby osiągnięte. Urząd zatrudnia blisko trzystu pracowników. Są to eksperci z wielu dziedzin – m.in. inżynierowie, prawnicy i ekonomiści. Wśród naszych pracowników są również osoby z niepełnosprawnościami, które stanowią dla nas nie tylko cenne źródło pewnej wiedzy merytorycznej, ale pozwalają na dostrzeżenie szeregu problemów i barier, które wspólnie staramy się pokonywać.

Jesteśmy jedną z niewielu rządowych jednostek administracyjnych, które przekroczyły sześcioprocentowy próg zatrudnienia osób z niepełnosprawnością. To również pozwala nam zrozumieć potrzeby tej grupy osób.

Wysoka Komisjo, przedstawiona wcześniej struktura organizacyjna, zasadniczo odpowiada głównym obszarom, w ramach których prezes UTK realizuje swoje zadania. Do podstawowych zadań należą: regulacja rynku, bezpieczeństwo, nadzór techniczny, interoperacyjność i prawa pasażera.

Tematyka dzisiejszego posiedzenia dotyczy praw pasażera – osób z niepełnosprawnościami. Chciałbym zwrócić państwa uwagę na najistotniejsze problemy, które identyfikujemy w tym obszarze. Uważam, że najlepszym wstępem do tej części, pokazującym również codzienną pracę urzędu jest krótki film, który własnymi środkami i potencjałem specjalnie dla państwa przygotowaliśmy. Bardzo proszę.

Prezentacja spotu „Kolej bez barier”

Naczelnik w Departamencie Praw Pasażerów Urzędu Transportu Kolejowego Karol Kłosowski:

Wysoka Komisjo, przedstawiony materiał w zasadzie podsumował najważniejsze problemy

dotyczące obsługi osób z niepełnosprawnością na rynku transportu kolejowego. Problemy te można podzielić na kilka głównych obszarów. Pierwszym z nich jest szeroko rozumiana dostępność kolei. W tym obszarze cały czas dostrzegamy niedogodności takie jak: użytkowanie pojazdów nieprzystosowanych do przejazdu osób z niepełnosprawnością, utrudniony dostęp do stacji kolejowych i poruszanie się po ich terenie, brak integracji kolei z innymi środkami transportu oraz brak właściwej pomocy osobom z niepełnosprawnością podczas korzystania z transportu kolejowego. Dostrzegamy również problemy z brakiem zrozumiałej informacji pasażerskiej oraz jej niedostosowanie do potrzeb pasażerów o szczególnych potrzebach.

Realnym problemem są również bariery formalne, w tym przepisy dotyczące zasad zgłaszania potrzeby pomocy osobom z niepełnosprawnością. Przepisy Rozporządzenia 1371/2007 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, a wiec aktu kluczowego z punktu widzenia ochrony pasażerów, wprowadzają obowiązek zgłoszenia potrzeby pomocy osobie z niepełnosprawnością na 48 godzin przed rozpoczęciem podróży. Z naszych informacji wynika jednak, że bardzo często osoby z niepełnosprawnością nie są w stanie z tak wielkim wyprzedzeniem zaplanować podróż, natomiast zgłoszenie podróży w terminie krótszym nie zawsze daje gwarancji uzyskania pomocy. Dlatego wyszliśmy z inicjatywą do wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych, aby w drodze wewnętrznych regulacji przyjęli bardziej korzystne rozwiązania. Dobrą informacją jest to, że większość przewoźników pasażerskich pozytywnie odpowiedziała na naszą inicjatywę. Są nawet tacy przewoźnicy, którzy skrócili ten czas z 48 do 12 godzin i są takie podmioty, które zadeklarowały, że taka pomoc może być świadczona od ręki z uwagi na fakt, że dysponują taborem, który w pełni jest dostosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Kolejnym efektem naszych działań jest również uproszczenie zasad zgłaszania potrzeby pomocy. Jeszcze do niedawna jeden z przewoźników dysponował dwudziestoma numerami infolinii dedykowanymi dla pasażerów z niepełnosprawnością – numerami lokalnymi dla pasażerów zgłaszających potrzebę pomocy. Dzięki naszym rekomendacjom liczba numerów infolinii została zminimalizowana do dwóch, ale stała się linią ogólnopolską. Przy pomocy tych numerów osoby z niepełnosprawnością lub ich opiekunowie mogą zgłaszać potrzebę pomocy.

Efektem rekomendacji UTK jest również interaktywny formularz, za pośrednictwem którego można zgłaszać potrzebę uzyskania pomocy podczas podróży – niezależnie od tego, z którego przewoźnika usług się korzysta.

Ważnym zagadnieniem dla nas jest współpraca z podmiotami reprezentującymi osoby z niepełnosprawnością oraz bezpośrednio z rynkiem. Wychodzimy z założenia, że dialog z przedsiębiorstwami kolejowymi oraz upowszechnianie dobrych praktyk jest skutecznym narzędziem realizacji celu, którym jest poprawa dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnością oraz standardu ich obsługi. W ramach takiej współpracy, przy prezesie UTK, powołana została rada ekspercka, w skład której wchodzą specjaliści z zakresu projektowania uniwersalnego, architekci i specjaliści z wielu innych obszarów oraz, co jest istotne, osoby z niepełnosprawnością, dzięki czemu bezpośrednio możemy zrozumieć problemy, z którymi te osoby się spotykają. Zadaniem tej rady jest m.in. wyznaczanie kierunków działań oraz identyfikowanie problemów.

Przy prezesie UTK został powołany jeszcze drugi podmiot – Zespół zadaniowy ds. osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Jego zadaniem jest wdrażanie na poziomie systemowym spójnych rozwiązań i działań oraz bieżące reagowanie na problemy, które się pojawiają. W skład tego zespołu wchodzą przedstawiciele wszystkich pasażerskich przewoźników kolejowych, zarządcy infrastruktury i Grupy PKP S.A. W zespole dostrzegamy olbrzymi potencjał, ponieważ dzięki obecności wszystkich podmiotów, zaangażowanych bezpośrednio w świadczenie usługi pomocy osobom niepełnosprawnym, możemy na poziomie systemu wdrażać konkretne rozwiązania.

Wysoka Komisjo, codzienna działalność urzędu to bieżąca pomoc pasażerom, w tym osobom z niepełnosprawnością – w organizacji podróży, uzyskaniu niezbędnych informacji, czy wsparciu w procesie skargowym lub reklamacyjnym. Pasażerom umożliwiamy elektroniczne zgłaszanie spraw oraz konsultacji za pośrednictwem dedykowanej infolinii.

Od 2013 r. rozpatrzyliśmy ok. 6,5 tys. indywidualnych spraw pasażerów. Obecnie mamy okres szczególny. Pierwszego lutego, a więc tydzień temu, przy prezesie UTK powołany został Rzecznik Praw Pasażera Kolei, którego zadaniem jest rozpatrywanie sporów pomiędzy pasażerami a przewoźnikami, zarządcami infrastruktury, sprzedawcami biletów, operatorami turystycznymi na drodze postępowania pozasądowego. Postępowanie z założenia jest trybem odformalizowanym, a co najważniejsze, bezpłatne dla pasażerów. W instytucji Rzecznika Praw Pasażera Kolei dostrzegamy duży potencjał i szansę na sprawną obsługę spornych spraw pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnością. Mogę dodać, że do Rzecznika trafiły już pierwsze wnioski od pasażerów.

Wysoka Komisjo, wspomniany aspekt dostępności kolei to również kwestie związane z europejskimi wymaganiami w zakresie interoperacyjności. Wymagania te mają zastosowanie zarówno do obiektów infrastruktury dworcowej, jak i pojazdów kolejowych. Wymagania odnoszą się m.in. do takich kwestii jak: parkingi dla osób z niepełnosprawnością, drzwi i wejścia, toalety, szerokość peronu, windy, czy też podnośniki przyschodowe. Omawiane wymagania mają także zastosowanie do wszystkich nowych oraz zmodernizowanych pojazdów kolejowych. Każdy taki pojazd musi być dostępny dla osób z niepełnosprawnością. Europejskie wymagania w tym zakresie obejmują takie elementy jak: siedzenia, miejsca na wózki inwalidzkie, drzwi zewnętrzne i wewnętrzne, oświetlenie, toalety, informacje dla pasażerów oraz urządzenia wspomagające wsiadanie i wysiadanie.

Z każdym rokiem coraz więcej typów pojazdów dopuszczonych do eksploatacji jest zgodnych z wymaganiami europejskimi w zakresie dostępności dla osób z niepełnosprawnością i należy to uznać za pozytywne zjawisko. Obecnie niecałe 10% pojazdów kolejowych ocenia się jako w pełni zgodne z wymaganiami.

Wysoka Komisjo, realizując ustawowe zadania, mamy również pewien wpływ na kształtowanie warunków obsługi osób z niepełnosprawnością przez organizatorów transportu publicznego, czyli m.in. przez marszałków województw. Marszałkowie województw mogą ustalać warunki obsługi pasażerów w umowach o dofinansowanie przewozów. Jest to bardzo ważne, ale często niewykorzystywane narzędzie, które może wpłynąć na przewoźników i poprawić standard obsługi pasażerów. W 2014 r. przeprowadziliśmy analizę zawieranych umów w poszczególnych województwach pod kątem konkretnych wymagań stawianych przewoźnikom. Z analizy wynika, że przewoźnicy nie są wystarczająco motywowani do podnoszenia poziomu obsługi podróżnych z niepełnosprawnością. Dysponują taborem o różnym stopniu dostosowania, a w planach transportowych określono różne terminy, w których zakłada się osiągnięcie pełnej dostępności przewozów. Dla przykładu, w jednym z województw jest to 2030 r. Często występuje brak wymagań dla przewoźników lub są bardzo niskie. Na przykład, w niewielu umowach przewidziano kary za niesprawne urządzenia przeznaczone do obsługi osób z niepełnosprawnością. Warunki umów różnią się w zależności od województwa i od przewoźnika.

Zapisy dotyczące standardu świadczenia usług pojawiają się w planach transportowych, a następnie w umowach o świadczenie usług publicznych. Jako urząd posiadamy kompetencje w zakresie opiniowania tych dokumentów. Jest to dla nas możliwość wskazywania kierunków i potrzeb podróżnych, w tym osób z niepełnosprawnością. Okazją do tego jest także proces aktualizacji planów transportowych, w trakcie którego wskazu-

jemy na obowiązujące regulacje, standardy europejskie, rekomendacje oraz dobre praktyki. Ponadto, w planach transportowych i umowach wymaga się, aby centra obsługi pasażerów były projektowane w sposób umożliwiający swobodny dostęp dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich. Z kolei w tych miejscach osoby niewidome lub niesłyszące powinny mieć również możliwość bezproblemowego uzyskania informacji na temat podróży, kupna biletu lub złożenia reklamacji.

Przykłady wdrażania motywujących rozwiązań to także stosowanie kar umownych wobec przewoźników za niesprawne urządzenia, ułatwiające podróżnym wejście do pojazdu (podnośniki, automatyczne rampy), a także za brak komunikatów głosowych, niedziałające wyświetlacze elektroniczne, czy nieczynne toalety.

Wysoka Komisjo, mając na uwadze zasygnalizowane problemy, zintensyfikowaliśmy działania w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa pasażerów, w tym również osób z niepełnosprawnością. W latach 2015-2016 przeprowadziliśmy łącznie aż 497 działań nadzorczych tylko w zakresie zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości i bezpieczeństwa pasażerów. W wyniku powyższego stwierdzono, że do głównych nieprawidłowości, stwierdzonych podczas działań kontrolnych, należą m.in.: niesprawność urządzeń takich jak platformy dla wózków inwalidzkich, czy podnośniki przyschodowe, brak znajomości procedur obsługi tych urządzeń oraz procedur dotyczących obsługi osób z niepełnosprawnością, braki w wyposażeniu pojazdów, które negatywnie wpływają na jakość obsługi, brak lub nieaktualność informacji pasażerskiej, która powinna być dostępna w najbardziej odpowiedniej formie, zwłaszcza dla osób z dysfunkcjami wzroku lub słuchu, czy też nieudzielenie przez pracowników drużyn konduktorskich lub obsługę stacji niezbędnej pomocy osobie z niepełnosprawnością. Wszystkie wymienione nieprawidłowości tworzą mniejsze lub większe bariery, które w znaczący sposób utrudniają lub wręcz uniemożliwiają podróż koleją osobom z niepełnosprawnością. Pocieszające jest to, że odnotowujemy spadek liczby nieprawidłowości w tym obszarze, obejmującym m.in. obsługę osób z niepełnosprawnością.

Wysoka Komisjo, mamy świadomość potrzeb i wyzwań, jakie stawiane są przed koleją. Chcemy, aby w dalszym ciągu zarówno nasze inicjatywy, jak i działania rynku wpisywały się w założenia konwencji ONZ o prawach osób z niepełnosprawnością. Dlatego docelowo chcemy być integratorem spójnych, długofalowych działań na rzecz poprawy dostępności transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnością. Środkiem, który m.in. ma w tym pomóc jest wspomniana rada i zespół zadaniowy powołane przy prezesie UTK.

Naszym celem jest również stworzenie jednego wspólnego punktu kontaktowego dla wszystkich podmiotów rynku kolejowego umożliwiającego zgłaszanie pomocy oraz nieprzerwany dostęp – 24 godziny na dobę, siedem dni w tygodniu – do bazy danych dotyczącej dostępności infrastruktury dworcowej w całej Polsce dla osób z niepełnosprawnością. Wspólnie z rynkiem oraz z osobami z niepełnosprawnością, chcemy kontynuować współpracę na rzecz stworzenia konkretnych jednolitych standardów obsługi tych osób, podczas korzystania z usług transportu kolejowego.

Dostrzegamy potrzebę dalszej współpracy z prezesem Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów m.in. w zakresie eliminowania wadliwych rozwiązań, które utrudniają lub uniemożliwiają korzystanie z usług kolei osobom z niepełnosprawnością.

Wiemy, że dalsza praca przy zaangażowaniu wszystkich stron uczestniczących w procesie przewozu i obsługi osób z niepełnosprawnością daje szanse na sukces w postaci bezproblemowego i dogodnego transportu kolejowego dla osób z niepełnosprawnością.

Chcemy osiągnąć cel w postaci zadowolenia wszystkich pasażerów, w tym osób z niepełnosprawnością, z możliwości bezproblemowego odbycia podróży koleją. Wierzymy, że potencjał, którym dysponujemy oraz pozytywne nastawienie podmiotów do konkretnych zmian na rzecz osób z niepełnosprawnością, będą owocowały wymiernymi efektami w postaci dostępnej kolei i profesjonalnego świadczenia usług..

Dyrektor Biura Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Piotr Combik:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, innym aspektem działalności UTK są dodatkowe działania skierowane do naszych klientów. Wychodzimy z założenia, że dysponując dużym potencjałem możemy dać więcej rynkowi i społeczeństwu. Jedną z tego typu ini-

cjatyw jest projekt kultury bezpieczeństwa w transporcie kolejowym. Kultura bezpieczeństwa jest podstawową przesłanką skutecznie działającego systemu kolejowego. Jest to nasz własny projekt, w który zaangażowało się ponad sto dwadzieścia podmiotów, które zobowiązały się do przestrzegania zasad m.in.: zero tolerancji za naruszenie prawa i procedur, nie szukanie winnych, a rozwiązanie problemów, czy szczere i otwarte postępowanie ze słabymi punktami.

W ramach naszych działań chętnie dzielimy się posiadaną wiedzą oraz doświadczeniem. Przykładem projektu, w ramach którego transferujemy wiedzę i najlepsze praktyki jest Akademia UTK. Jest to projekt, który obejmuje specjalistyczne szkolenia wewnętrzne dla naszych pracowników oraz bezpłatne szkolenia dla uczestników rynku. Szkolenia transmitowane są na żywo w internecie – dostępne są online. Na szczególną uwagę zasługuje fakt, że Akademia UTK to odpowiedź na potrzeby rynku, a szkolenia przez nas organizowane są bezpłatne. Dodatkowo organizujemy dni otwarte UTK, w których każdy może przyjść i uzyskać informacje.

Jak już wspomniałem, UTK wpisuje się w koncepcję urzędu przyjaznej i nowoczesnej administracji dostępnej online. Możemy w taki sposób funkcjonować dzięki m.in. pełnemu wdrożeniu elektronicznego obiegu dokumentów, co nie tylko przyspiesza prowadzenie spraw, ale pozwala na ograniczenie kosztów działania administracji. Urząd to miejsce, w którym każdy zainteresowany może sfinalizować proces zakładania profilu zaufanego – również w oddziałach terenowych.

Uruchomiliśmy również system obsługi licencji maszynistów. Obecnie każdy maszynista może załatwić sprawę wydania licencji bez wychodzenia z domu – online. To pozwala na znaczne przyspieszenie procesu wydawania licencji. Wystarczy posiadać profil zaufany.

Z kolei ezd to system elektronicznego obiegu dokumentacji wdrożony na poziomie całego urzędu. Już wkrótce będzie umożliwiał elektroniczny dostęp do akt sprawy każdemu wnioskodawcy.

Jak już wspomniał pan prezes, urząd to przede wszystkim ludzie, którzy go tworzą. Nie zapominamy o tych, którzy są w potrzebie. Urząd jest i stara się być jednostką odpowiedzialną społecznie. Naszych pracowników zachęcamy do dzielenia się 1% podatku dla potrzebujących, organizując różnego rodzaju akcje informacyjne wśród pracowników. Pracownicy UTK woluntarnie angażują się w przygotowanie paczek dla osób w potrzebie, w tym dla dzieci oraz emerytowanych pracowników kolei, którzy znajdują się w trudnej sytuacji materialnej lub zdrowotnej. Z kolei akcja „Dobre ciasto w dobrej wierze" to okazja do tego, aby aktywnie włączyć się w cel dobroczynny. Każdy pracownik urzędu, który przygotuje lub kupi ciasto może przyczynić się do poprawy losu konkretnej rodziny lub osoby. Nasi pracownicy chętnie angażują się w inne projekty, realizowane przez fundacje, czy stowarzyszenia, których celem jest pomoc drugiemu człowiekowi. Pamiętamy również o dzieciach z ubogich rodzin. Ich uśmiech jest najlepszą formą wdzięczności.

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przedstawione formy naszej aktywności to jedynie wybrane najważniejsze działania. Wiemy, że bez drobnych – często mało spektakularnych – działań żaden sukces nie zostałby osiągnięty. Dlatego mogę zapewnić, że UTK w dalszym ciągu będzie aktywnie uczestniczyć w tego typu projektach oraz inicjować kolejne działania zbieżne z przedstawioną wcześniej misją i wizją UTK.

Wysoka Komisjo, istotnym obszarem naszej aktywności są działania ukierunkowane na edukację i informowanie pasażerów o przysługujących im prawach, czy najistotniejszych kwestiach związanych z bezpieczeństwem podczas podróży. Projekt „Dzień pasażera" to cykl spotkań z pasażerami na największych dworcach kolejowych w Polsce. Informujemy pasażerów o prawach, które im przysługują, udzielamy porad, dyskutujemy o problemach i zbieramy opinie na temat doświadczeń i oczekiwań pasażerów. Podczas „Dnia pasażera" porad udziela także pracownik UTK, który posługuje się polskim językiem migowym.

Projektem edukacyjnym, skierowanym do najmłodszych pasażerów – dzieci i młodzieży – jest nasze „Kolejowe ABC". W ramach tego projektu organizujemy zajęcia edukacyjne dla najmłodszych, podczas których staramy się przekazać w sposób najbardziej przystępny informacje na temat bezpiecznego podróżowania koleją, czy poruszania się

po dworcach kolejowych. Młodych odbiorców traktujemy jako partnerów we wspólnym kreowaniu kultury bezpieczeństwa. Projekt „Kolejowe ABC" to ponad pięć tysięcy przeszkolonych dzieciaków. Ta akcja jest naszą odpowiedzią na wypadki na przejazdach kolejowych oraz wypadki z udziałem osób, które bezprawnie przebywają na terenie kolejowym. „Kolejowe ABC" ma szanse stać się projektem realizowanym w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (POIiŚ), co pozwoli zwiększyć skalę naszych działań w Polsce.

Nasze działania cechuje otwartość na osoby z niepełnosprawnością. Oprócz wspomnianej promocji zatrudnienia osób z niepełnosprawnością, staramy się także promować najlepsze praktyki w zakresie ich obsługi oraz kształtować standardy projektowania taboru i infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem szczególnych potrzeb osób z niepełnosprawnością.

Nasza aktywność i otwartość została zauważona i doceniona. Nasza siedziba uzyskała certyfikat „Obiektu bez barier". Nasza strona internetowa została pozytywnie oceniona w audycie dostępności stron internetowych dla osób z niepełnosprawnością. Urząd został również doceniony za całokształt działań na rzecz promowania wysokich standardów obsługi osób z niepełnosprawnością. Potwierdzają to statuetki „Przyjaciel integracji" i „Lodołamacz 2016".

Wysoka Komisjo, efektem naszej współpracy z ekspertami są również poradniki, z którymi możecie się państwo zapoznać – znajdują się w przygotowanych materiałach. Są to poradniki dotyczące np. właściwego postępowania z pasażerami z niepełnosprawnością. Każdy pracownik kolei zajmujący się obsługą pasażera otrzymał lub wkrótce otrzyma od UTK poradnik sporządzony przez najlepszych ekspertów w kraju. Wraz z najlepszymi ekspertami w kraju przygotowaliśmy również wytyczne w zakresie projektowania dostępnych obiektów kolejowych. Chcemy, żeby dostępny transport pozwalał na zwiększenie aktywności osób z niepełnosprawnością oraz tworzył podstawy do integracji. Z tego względu każdy obiekt kolejowy powinien być zaprojektowany tak, żeby był z myślą o pasażerach – bez względu na to, czy są sprawni, czy też nie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Wysoka Komisjo, moim zdaniem przedstawiony materiał podsumowuje najważniejsze zidentyfikowane problemy związane z obsługą osób z niepełnosprawnością, które korzystają z usług transportu kolejowego. Chcemy, żeby kolej cechowała się rozwiązaniami, które są użyteczne dla wszystkich ludzi w jak najszerszym zakresie – bez potrzeby adaptacji lub specjalistycznych zmian.

Nie powinniśmy dopuszczać do sytuacji, w której indywidualizm ludzki jest postrzegany w sposób dyskryminujący. Chciałbym państwa zapewnić, że sprawy dotyczące tej szczególnej grupy pasażerów realizowaliśmy, realizujemy i będziemy realizować z najwyższym priorytetem i wyjątkową starannością. Bardzo dziękuję państwu za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie prezesie. Materiał poglądowy był bardzo istotny i ciekawy. Jest również przerażająca informacja, że mamy tylko 10% taboru przystosowanego do obsługi osób z niepełnosprawnością. W tym zakresie jest wielkie pole do popisu i działań. Myślę, że kierunek działań w tym obszarze jest jasno wytyczony.

Otwieram dyskusję. Chciałbym tylko powiedzieć, że wczoraj zadzwonił do mnie pan Pawłowski – prezes Grupy PKP i przepraszał za nieobecność na dzisiejszym posiedzeniu Komisji. W jego imieniu powinien być pan Marek Michalski. Bardzo serdecznie pana witam. Bardzo proszę, pan przewodniczący Zasada.

Poseł Artur Zasada (PiS):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, bardzo cieszy aktywność Urzędu Transportu Kolejowego w implementacji Rozporządzenia 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w obszarze praw pasażerów niepełnosprawnych. Chciałbym zwrócić uwagę pana prezesa i pracowników UTK, że rozdział V tego rozporządzenia mówi nie tylko o osobach niepełnosprawnych, ale również o osobach z ograniczoną sprawnością ruchową.

Mam wrażenie, że film i krótka prezentacja skupiają się na jednej części pasażerów, którzy chronieni są europejskim rozporządzeniem w sposób specjalny. Natomiast defini-

cja tych osób, które potraktowane są jako osoby o ograniczonych możliwościach ruchowych została zawarta w decyzji Komisji Europejskiej w 2008 r. Jest to swego rodzaju katalog pasażerów.

Myślę, że gdy spotkamy się za rok lub dwa, będzie szansa na to, żeby pan prezes powiedział o działaniach przedsięwziętych w stosunku do osób podróżujących z małymi dziećmi, osób z ciężkim lub nieporęcznym bagażem, osób starszych, kobiet w ciąży, osób niewidomych i słabowidzących, osób głuchych i słabosłyszących, osób mających trudności w komunikowaniu się z otoczeniem i obcokrajowców. Mówię to z doświadczenia ostatnich dwóch miesięcy – grudnia i stycznia. W tym czasie dość często podróżowałem koleją i jest temat choćby o sposobie komunikowania zmian w odjazdach pociągów, ale być może jest to temat na odrębne spotkanie – z prezesem Intercity.

Myślę, że w wymienionych obszarach UTK bez wielkich inwestycji może implementować rozporządzenie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos w dyskusji? Bardzo proszę, pan Michalski – członek zarządu Grupy PKP S.A.

Członek Zarządu Grupy PKP S.A. Marek Michalski:

Dzień dobry. Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, panie ministrze, chciałbym krótko przedstawić informację dotyczącą dostosowania polskich sieci i dworców do wymogów, o których dzisiaj mówimy. W ramach programu inwestycyjnego projektujemy i dostosowujemy nasze dworce, aby były w pełni dostępne dla wszystkich pasażerów.

Już na etapie projektowania wprowadzamy wymogi wynikające z przepisów polskich i unijnych. Jestem w pełni przekonany, że po ukończeniu naszego programu inwestycyjnego -za kilka lat – wszystkie dworce będą dostosowane do potrzeb wszystkich pasażerów. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Pan poseł Grabarczyk, bardzo proszę.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Panie prezesie, czy może pan podać datę?

Członek Zarządu Grupy PKP S.A. Marek Michalski:

Program inwestycyjny planujemy zakończyć do 2023 r. W programie jest to szczegółowo rozpisane. Jest to cała sieć dworców. Zidentyfikowaliśmy ponad 460 dworców do działań inwestycyjnych. W okresie siedmiu lat chcemy doprowadzić do dostosowania dworców do wymogów tak, żeby były w pełni dostępne dla wszystkich pasażerów.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę, pan poseł Mrówczyński.

Poseł Aleksander Mrówczyński (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie prezesie, panie ministrze, szanowni państwo, jako pasażer dostrzegam coraz większą podmiotowość pasażera kolei. I tak powinno być. Zawsze mówię, że pasażer jest najważniejszy i dla niego pracujemy.

Czy UTK ma jakikolwiek wpływ na większą dostępność pasażerów do przewozów pasażerskich? Chcemy pozyskać pasażera. Wiemy, że w latach dwutysięcznych zlikwidowano wiele połączeń. W tej chwili, patrząc zwłaszcza na Polskę powiatową i gminną, dostępność do kolei jest jeszcze znikoma. Nareszcie powstają dworce, które straszyły i z tego się cieszymy. Obecnie należałoby przyłożyć się do zwiększenia ilości par połączeń. Podam przykład. Mieszkam w Chojnicach. W ciągu dwudziestu czterech godzin mamy trzy pary połączeń na trasie Chojnice – Szczecinek. W Chojnicach odbyło się spotkanie poświęcone tej tematyce, na którym przedstawiciele urzędu marszałkowskiego mówili, że nie znajdą się pasażerowie dla większej liczby połączeń. Moim zdaniem pasażerowie

się znajdą, tylko stwórzmy im warunki. Widzimy, że zwiększyła się liczba pasażerów w pociągach – nie tylko w Pendolino. Z tego należy się cieszyć. Kolejny krok to transport towarowy.

Proszę o odpowiedź na moje pytanie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panu posłowi Mrówczyńskiemu. Czy są inne zgłoszenia? Nie widzę, zatem proszę o udzielenie odpowiedzi.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, szanowni państwo, po pierwsze, chciałbym się ustosunkować do wypowiedzi pana przewodniczącego Zasady. UTK bardzo szeroko podchodzi definicji osób z niepełnosprawnością i o ograniczonych możliwościach poruszania się. Wszystkie osoby, które pan poseł wymienił, uważane są przez nas jako osoby, które potrzebują szczególnej pomocy. Pomoc powinna być im udzielona przez wszystkie podmioty, które funkcjonują na rynku kolejowym, ale nie tylko na tym rynku, tylko również na ryku okołokolejowym.

Uważamy, że osoba starsza lub osoba posiadająca dużo bagaży to jest taka osoba, która ma pewne bariery i której należy pomóc w przemieszczaniu się, czy też w korzystaniu ze środków transportu kolejowego.

W nawiązaniu do drugiej wypowiedzi, chciałbym powiedzieć, że prognozy są dosyć optymistyczne, jeżeli chodzi o wzrost w transporcie pasażerskim. Porównując 2015 r. do 2016 r. widzimy, że polska kolej przewiozła o 4% więcej pasażerów. Dlaczego tak się stało? Mamy wyremontowaną infrastrukturę i mamy coraz więcej nowych pojazdów w przewozach pasażerskich, czyli jakość usług jest coraz wyższa. Proszę zwrócić uwagę, że jak jest korzystniejsza oferta, to wraz z nią wracają pasażerowie.

Jeżeli chodzi o możliwości wpływu na przewozy regionalne, prezes UTK opiniuje plany transportowe. Opiniuje plany transportowe, które na ogół przygotowywane są przez urzędy marszałkowskie. Jeżeli oferta na dany rozkład jazdy jest niezgodna z planem transportowym, to zwracamy marszałkowi uwagę na to, że istnieje pewna niezgodność z tym, co zostało zaplanowane w planach transportowych.

Mamy pewne poczucie odpowiedzialności, które związane jest z tym, że powinniśmy mieć również wpływ na stworzenie warunków dla rozwoju zarówno transportu pasażerskiego, jak i towarowego. Wydaje się, że jest bardzo duża szansa, co zresztą potwierdzają statystyki, na rozwój transportu pasażerskiego, który staje się coraz bardziej konkurencyjny dla transportu drogowego. Natomiast w przypadku transportu towarowego widzimy pewien problem, gdyż obserwujemy raczej negatywny trend dla przewozów towarowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Czy państwo posłowie mają jeszcze jakieś pytania lub uwagi do tej części porządku obrad? Pani poseł Zuba, bardzo proszę.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Chciałabym zasygnalizować problemy, które występują na terenie województwa świętokrzyskiego. Tradycją jest, że mieszkańcy województwa świętokrzyskiego podróżują pociągami. Nie dlatego, że muszą, ale dlatego, że lubią podróżować. W ostatnim czasie, a ten czas się przedłuża, bo niedługo będzie dekada, zostaliśmy odcięci od Warszawy. Stało się to za przyczyną przeciągającego się remontu linii kolejowej nr 8. W ofertach, które otrzymujemy od kolei, proponuje się nam podróż przez Dęblin lub przez Zawiercie, Miechów i Włoszczową, co dla mieszkańców północnej części województwa, mieszkających np. w byłym dużym mieście kolejowym – Skarżysko-Kamienna – jest uciążliwe. Dlatego mieszkańcy odchodzą od korzystania z transportu kolejowego.

Kilkanaście razy jako poseł składałam interpelacje w tej sprawie. Nie chcemy wiele. Mieszkańcy na północ od Kielc oczekują na dwa pociągi bezpośrednie do Warszawy. Owszem, w rozkładach jazdy coraz więcej pokazuje się pociągów w kierunku Krakowa. W naszym województwie modne stało się powiedzenie, żeby nie przenosić nam stolicy do Krakowa. Tak niestety to wygląda. W Krakowie nie załatwimy tych spraw, które

jesteśmy w stanie załatwić w Warszawie. Zwracam państwu uwagę na ten fakt i zapotrzebowanie, które jest kierowane do PKP ze strony mieszkańców Kielc i północnych terenów województwa świętokrzyskiego.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pani poseł, wydaje się, że znaczna część wypowiedzi dotyczyła przewozów regionalnych. Jest to pewien problem w skali kraju. Jak słyszymy spółka samorządowa ma się coraz lepiej. Niemniej jednak w poprzednich latach były zawirowania, które spowodowały wycięcie pewnych połączeń kolejowych. Obecnie będziemy do nich wracać, skoro jest pewien potencjał transportu pasażerskiego. Myślę, że spółka Przewozy Regionalne na pewno z tego skorzysta. Jest to spółka, która musi zarabiać na przewozach pasażerskich.

Informację pani poseł zamieścimy w protokole. Nie zapraszaliśmy nikogo ze spółki, dlatego na sali nie ma ich przedstawiciela. Uwaga pani poseł jest jak najbardziej na miejscu. Takich sygnałów z Polski mamy więcej. Marszałkowie mają w swoich regionalnych programach operacyjnych środki finansowe na linie kolejowe drugorzędne, zakup lżejszego taboru kolejowego, autobusów szynowych itd. To wszystko idzie bardzo dobrze i od tego uzależniona jest sieć połączeń. Stare pojazdy – lokomotywy i wagony – muszą być wycofane, a w ich miejsce muszą wejść autobusy szynowe. Jest ich coraz więcej na torach, a inwestycje marszałków w spółkę Przewozy Regionalne zasługują na uwagę. Sądzę, że sytuacja będzie zmieniała się na korzyść, w tym również ku pożytkowi województwa świętokrzyskiego. Bardzo proszę panie prezesie.

Prezes Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, chciałbym dodać kilka zdań odnośnie dostępności osób z niepełnosprawnością oraz o ograniczonych możliwościach poruszania się. Modernizacje linii, które były prowadzone w ostatnich latach spowodowały, że wyremontowanych lub zmodernizowanych zostało ponad 1 tys. peronów. Wszystkie modernizacje dają możliwość korzystania przez osoby niepełnosprawne. Obecnie mamy 424 urządzenia typu windy, podnośniki, czy platformy przyporęczowe, które działają. Trzeba powiedzieć, że sprawność tych urządzeń w ostatnich miesiącach zdecydowanie poprawiła się. Jeszcze niedawno było dużo awarii. W tej chwili ich sprawność jest na poziomie 97%. Należy również dodać, że jest mniej dewastacji, co było częstą przyczyną awaryjności. Trzeba podkreślić, że rozpoczęcie realizacji Krajowego Programu Kolejowego na ponad 9 tys. km torów powoduje, że wszystkie perony i przejścia będą modernizowane oraz dostosowane dla osób niepełnosprawnych oraz z ograniczoną możliwością poruszania się.

Linia nr 8 jest w modernizacji. Z panią poseł nieraz już o tym rozmawialiśmy. Z tego co pamiętam, etap Skarżysko-Kamienna – Radom jest już zakończony. Linię modernizujemy od strony Warszawy, co pozwoli na skrócenie czasu przejazdu. Linia kolejowa będzie przygotowana do znacznie większej liczby przewozów o lepszych parametrach. Jako Polskie Linie Kolejowe czekamy na przewoźników. Po modernizacji czas podróży z Warszawy do Radomia wyniesie 1godz. 15 min plus jeszcze kawałek do Skarżysko-Kamienna. Nie chciałbym jednak podawać danych z głowy, bo później okaże się, że pomyliłem się o 5 minut. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panie prezesie. Czy są jeszcze pytania lub uwagi do tego punktu? Bardzo proszę, pani poseł.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. W materiale, który otrzymaliśmy, zawarta jest informacja, że 10% taboru spełnia wymogi. Jak sądzę, właściwe jednostki przygotowują strategię dojścia do sytuacji pożądanej, czyli powiedzmy takiej, że większość taboru będzie spełniała wymogi. Czy mogę prosić o wypowiedź w tym temacie?

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, myślę, że problem jest dużo głębszy i większy z uwagi na to, że wynika z pewnych zaszłości historycznych i niewymieniania taboru w długim okresie.

Wiek taboru, który jest eksploatowany, zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym, wynosi średnio 29 lat – dla ruchu pasażerskiego i 32,5 roku dla taboru towarowego, ale co do zasady może być eksploatowany.

Zgodnie z przepisami prawa polskiego i unijnego, każdy nowy tabor, który zostanie wyprodukowany lub zmodernizowany co do zasady powinien uwzględniać techniczne specyfikacje, które dotyczą osób niepełnosprawnych, czyli TSI PRM. Natomiast tabor, który nie jest zmodernizowany, a np. tylko odnawiany, tych przepisów nie musi spełniać.

Mamy do czynienia z sytuacją, w której tabor trzydziestokilkuletni jest eksploatowany, nie jest modernizowany i będzie mógł być eksploatowany do tzw. śmierci technicznej (może nawet o dalsze 10, 15 lat). Jedyną nadzieją jest to, że przewoźnicy będą się decydowali na wymianę taboru. Potrzebna jest długoletnia polityka taborowa, której w przedsiębiorstwach kolejowych do tej pory nie było. Tylko przemyślana polityka taborowa pozwoli wymienić wyeksploatowany tabor, który nie spełnia obowiązujących przepisów w zakresie osób o różnego rodzaju niepełnosprawnościach.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo za wyjaśnienie. Ostatnie pytanie i będę zamykał ten punkt. Pan przewodniczący Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Mam wycinkowe pytanie w aspekcie tematu, który referował pan prezes. Interesuje mnie dostosowanie infrastruktury kolejowej do obsługi osób głuchych. Wiem, że niejednokrotnie podnoszono zarzut, że jedyna kasa w Polsce przystosowana do obsługi osób głuchych znajduje się na Dworcu Centralnym w Warszawie. Z tego co pamiętam, kilka lat temu groziła jej nawet likwidacja.

Czy pan prezes może powiedzieć kilka zdań na temat obsługi osób z tego typu niepełnosprawnością, zwłaszcza na dworcach, które były zmodernizowane i lepiej służą klientom kolei? Co możemy mieć nowego do powiedzenia opinii publicznej w tym zakresie, zwłaszcza tym osobom, które chcą z takich usług kolejowych skorzystać – przynajmniej na kluczowych dworcach? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo proszę panie prezesie.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, jeżeli pan pozwoli, na pytania odpowie pan naczelnik Karol Kłosowski z Departamentu Praw Pasażerów.

Naczelnik w Departamencie Praw Pasażerów UTK Karol Kłosowski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, pan przewodniczący poruszył bardzo istotną kwestię. Urząd dostrzega problemy w tym zakresie. Pan przewodniczący wspomniał o jednej kasie, ale ten problem dotyczy również innych lokalizacji. Zidentyfikowaliśmy sytuacje, w których pewne nakłady finansowe zostały poczynione na dostosowanie punktów obsługi pasażerów, w tym kas biletowych w celu obsługi pasażerów z różną niepełnosprawnością. Potem z różnych względów przyjmowano, że tego typu kasy są otwarte jedynie w pewnych godzinach, a nie przez cały czas, w tym w momentach największego ruchu pasażerów. W tego typu sytuacjach każdorazowo interweniujemy i zwracamy uwagę. Jak przedstawiają nam operatorzy, przyczyny takich sytuacji są różne.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę na istotny aspekt, dotyczący osób niedosłyszących lub głuchych. Dostrzegamy to w coraz większej liczbie kas biletowych wyposażonych w usługę wideotłumacza polskiego języka migowego. I to jest XXI wiek, jeżeli chodzi o obsługę osób z niepełnosprawnością. Osoba głucha lub niedosłysząca może za pośrednictwem wideotłumacza – przy pomocy tabletu – bezproblemowo dokonać zakupu biletu. W takiej sytuacji pracownik kasy biletowej nie musi posługiwać się językiem migowym

w perfekcyjny sposób. Może nawiązać kontakt, a cała obsługa prowadzona jest przez wideotłumacza. Chciałbym państwa poinformować o takim rozwiązaniu. Takie rozwiązania są i jako urząd zachęcamy do ich stosowania. Oczywiście, jest sporo do zrobienia w tym zakresie i mamy tego świadomość.

Jak powiedział już pan prezes Góra, definicje osób z niepełnosprawnością traktujemy bardzo szeroko. Podejmujemy i będziemy podejmowali działania na rzecz tych osób. Na aspekt osób głuchych lub niedosłyszących w dalszym ciągu będziemy zwracali uwagę. Mogę dodać, że pracownik departamentu praw pasażerów posługuje się polskim językiem migowym. Podczas „Dnia pasażera", który organizujemy na dworcach kolejowych rozmawia i szerzy wiedzę wśród pracowników obsługi na temat postępowania i obsługi pasażerów niedosłyszących lub głuchych. Mogę powiedzieć, że mocno działamy w tym obszarze. Dziękuję.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy dostępna dla tego typu pasażera jest funkcjonalność np. przez internet? Czy w ostatnich latach były podejmowane działania w tym zakresie z wykorzystaniem środków zewnętrznych, czy programów wsparcia?

Naczelnik w Departamencie Praw Pasażerów UTK Karol Kłosowski:

Czy pan poseł pyta o działania podejmowane przez urząd?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Tak. Chodzi mi o osoby głuche i działania podejmowane przez urząd. Oczywiście, jest z nami przedstawiciel PKP i może odpowiedzieć na to pytanie. Ze względu na ograniczenie czasowe proszę tylko o kilkuzdaniową odpowiedź.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pan prezes Michalski?

Członek Zarządu Grupy PKP S.A. Marek Michalski:

Potwierdzam, że stosowane są takie rozwiązania zarówno, jeżeli chodzi o osoby, które nie słyszą, jak i osoby niedosłyszące. Stosowane są pętle indukcyjne, wzmacniające siłę głosu z kasy. W kasach na nowych dworcach takie rozwiązania są stosowane i projektując nowe dworce wprowadzamy takie rozwiązania. Oczywiście to jest znacznie szerszy problem dotyczący funkcjonowania kas. Na średnich i małych dworcach przewoźnikom trudno zaakceptować koszt takich kas, dlatego ich tam nie ma. Dlatego rozważamy projekt wprowadzenia wideokas. Byłoby to coś w rodzaju specjalnego biletomatu z urządzeniem do drukowania i możliwością wykorzystania przez wszystkich, w tym przez osoby głuche lub niedosłyszące. Urządzenie łączyłoby się z centrum, które sprzeda bilet i udzieli informacji.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panu bardzo. W Prezydium Komisji zrodziła się teraz myśl, aby obecnie kończyć ten punkt, ale w przyszłości zaprosić środowiska zainteresowane tego typu sytuacjami, problemami i rozwiązaniami. Chodzi oczywiście o środowiska osób niepełnosprawnych, które najlepiej wiedzą i powiedzą wprost o co chodzi – czy to ma być aplikacja na telefon lub inne rozwiązanie. Postaramy się dotrzeć do tych środowisk i z pierwszej ręki usłyszeć jak powinna wyglądać pomoc dla osób niepełnosprawnych w szerokim tego słowa rozumieniu – osób głuchych, osób niedowidzących itd. Myślę, że jest to najbardziej właściwe podejście do sytuacji. W II półroczu takie spotkanie odbędziemy. Bardzo proszę sekretariat Komisji o wyłowienie organizacji, które są zainteresowane tematem i spotkaniem. Następnie poprosimy UTK o jego zorganizowanie. Pan poseł Weber, bardzo proszę.

Poseł Rafał Weber (PiS):

Panie przewodniczący, faktycznie istnieje problem z kasami, które w ostatnich latach były likwidowane na mniejszych dworcach. Przykładem Stalowa Wola, w której dwa dworce obsługują pasażerów na trasach dalekobieżnych – np. jadących do Warszawy i ani w jednym, ani w drugim nie ma kasy. Mieszkańcy Stalowej Woli i okolicznych miejscowości, którzy dojeżdżają do Warszawy, postulują uruchomienie kas biletowych. Wiem, że w najbliższym czasie będzie modernizowany dworzec w Rozwadowie. Pan prezes

Michalski jakby uprzedził moje pytanie, mówiąc o tym, że są szanse na to, żeby w Rozwadowie powstała nie tyle kasa, co swoisty biletomat, który będzie mógł być obsługiwany przez każdego, kto będzie chciał kupić bilet lub go zarezerwować. Panie prezesie, myślę że jest dobry pomysł usprawnienia obsługi pasażerów, którzy będą kursowali na linii Stalowa Wola – Rozwadów oraz w innych miejscowościach, gdzie pasażerowie mają problem z kupnem biletu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję za ciekawą dyskusję i ciekawe pytania. Mamy również ciekawy wniosek, który zrealizujemy w II półroczu. Jesteśmy bardzo zainteresowani tym, żeby pasażerowie, w szczególności osoby niepełnosprawne, odczuwali zmiany na ich korzyść podczas korzystania z taboru kolejowego. Proszę państwa, zamykam ten punkt posiedzenia.

Przechodzimy do realizacji punktu drugiego – informacja Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat realizacji Wieloletniego Programu Inwestycji Kolejowych oraz Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. Bardzo proszę przedstawiciela PKP o prezentację. Czy pan minister chce zabrać głos?

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Informacje przedstawi pan Tomasz Buczyński – dyrektor Departamentu Kolejnictwa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Panie dyrektorze, czas dla pana.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Wystąpienie będzie uzupełnione prezentacją, którą przygotował pan Ireneusz Merchel – prezes PKP PLK S.A.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dobrze. Dziękuję bardzo. Proszę panie dyrektorze.

Dyrektor Departamentu Kolejnictwa Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa Tomasz Buczyński:

Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, Wieloletni Program Inwestycji Kolejowych był pierwszym programem wieloletnim, realizowanym w trybie ustawy o transporcie kolejowym – art. 38c. Program obowiązywał w latach 2011-2015. W tym czasie był dwukrotnie aktualizowany.

Program obejmował inwestycje zgłaszane do konkursu CEV. To jest dosyć istotne, jeżeli chodzi o informacje bieżące, jak również o fazowane inwestycje, które kontynuowane są w obecnej perspektywie finansowej, a pierwotnie miały być zrealizowane w ramach programu (nie udało się). Jest to kwota rzędu 5 mld zł plus 10,2 mld zł inwestycji zgłaszanych do pierwszego konkursu CEV.

Na realizację programu poniesiono wydatki w kwocie ponad 22 mld zł. Ukończono 64 projekty. W realizacji pozostaje 39 projektów. Zmodernizowano niecałe 3 tys. km linii kolejowych, ponad 2,5 tys. obiektów inżynieryjnych i ponad 2,5 skrzyżowań linii kolejowych z drogami publicznymi.

WPIK został zastąpiony Krajowym Programem Kolejowym (KPK), uchwalonym 15 września 2015 r., a następnie zaktualizowanym 23 listopada 2016 r. Można wymienić cztery przyczyny aktualizacji programu. Główną przyczyną aktualizacji programu było dążenie do zmniejszenia górki wydatkowej, która narastała w latach 2019-2020. Odpowiednio: w 2019 r. – 16 mld oraz 16,3 mld zł w 2020 r. W efekcie aktualizacji, w 2019 r. wydatkowanie będzie na poziomie 13,5 mld zł, a w 2020 r. niecałe 13 mld zł. Jest to kierunek, który wychodzi naprzeciw oczekiwaniom rynku.

Inne przyczyny aktualizacji programu to: wyniki konkursu CEV, rozliczenie projektów realizowanych w perspektywie finansowej 2007-2013 oraz analiza zdolności instytucjonalnej PKP PLK do realizacji programu, czyli potencjał związany z dokumentacją projektowo-przetargową.

Jeżeli chodzi o postęp w realizacji tego programu, to nakłady inwestycyjne w 2016 r. wyniosły niecałe 4,1 mld zł. W obszarze postępowań przetargowych na 2016 r. przygo-

towano projekty na kwotę blisko 10,5 mld zł, na 2017 r. kwotę ok. 9 mld zł i w 2018 r. na kwotę 11,5 mld zł.

W 2017 r. przewidujemy zawarcie ponad 300 umów z wykonawcami o wartości około 30 mld zł, a nakłady inwestycyjne, zgodnie z zaktualizowanym KPK, wyniosą ok. 3,5 mld zł. Dziękuję.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Bardzo dziękuję. Jeżeli pan przewodniczący i Wysoka Komisja pozwolą, bardzo proszę, aby pan prezes Merchel zreferował prezentację przygotowaną przez PKP PLK S.A. Rozumiem, że jest zgoda pana przewodniczącego. Dziękuję. Bardzo proszę panie prezesie.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Pan dyrektor Buczyński wspominał o realizacji WPIK. Realizacja wieloletniego programu, czyli słynny WPIK, wynikała z perspektywy 2007-2013. Warto zwrócić uwagę na marzec 2013 r. Zrobiono wówczas korektę programu. Program zawierał projekty na wartość 31 mld zł. Do najważniejszych projektów, zrealizowanych w tamtym okresie należą: modernizacja linii Warszawa-Gdynia, Katowice-Rzeszów (jeszcze realizowana), połączenie do portów morskich, które będą realizowane również w tej perspektywie oraz zabudowa systemu ERTMS/ETCS Legnica – Węgliniec, która, co należy zauważyć, została ukończona dopiero w ubiegłym roku. Realizacja projektów przyczyniła się m.in. do wprowadzenia nowoczesnych rozwiązań, skrócenia czasu podróży, poprawy bezpieczeństwa itd. Na zdjęciach pokazano kilka efektów realizacji inwestycji w ramach WPIK.

Wieloletni program WPIK został przyjęty w 2011 r. na kwotę prawie 38 mld zł, a jego realizacja wyniosła 22 mld zł, czyli został zrealizowany w 60%. Pozostałe środki finansowe zostały przeniesione na inne zadania. Infrastruktura kolejowa związana z torem kolejowym nie została zrealizowana – kwota ok. 16 mld zł. Nie udało się tego zrealizować pomimo kilku korekt. Na slajdzie pokazano linie, które były w tym czasie zmodernizowane lub ich modernizacja jeszcze trwa. Jak już powiedziano, do nowej perspektywy przeniesiono projekty o wartości ponad 3 mld zł.

Nowy program – KPK – przewiduje nakłady w wysokości 66,4 mld zł. Powyższa kwota uwzględnia aktualizację i zawiera pewną rezerwę. Program zakłada 220 projektów, ale trzeba pamiętać, że mówimy tylko o projektach. Natomiast każdy z projektów zawiera od trzech do pięciu zadań, co daje ponad tysiąc zadań do zrealizowania w ramach tego programu.

Na źródła finansowania projektów ujętych w KPK składa się mi.in. refundacja z poprzedniej perspektywy w wysokości 3,1 mld zł, co z przewidzianymi nakładami w wysokości 63,7 mld zł daje kwotę blisko 67 mld zł. Warto zauważyć, że z 31 projektów każdy jest o wartości powyżej 500 mln zł. Są to duże projekty, a ich łączna wartość wynosi blisko 38 mld zł, czyli ponad połowę przewidywanych nakładów na KPK.

Kolejny slajd pokazuje źródła finansowania. Fundusz Spójności, tj. nabór CEV I i II, który już mamy podpisany – 17 projektów. Obecnie składamy projekty na III nabór CEV. Składamy wnioski na 5 projektów o znacznej wartości. Zobaczymy jakie będą efekty.

Kolejny temat – długość przebudowanych torów. Mówimy o 9 tys. km torów – budowa ERTMS/ETCS na 2 tys. km linii. Co jest ważne? Średnia prędkość w najważniejszych ośrodkach w Polsce wyniesie 100 km/h, co oznacza, że odległość 200 km będziemy pokonywać poniżej 2 godzin. Przykładowo, trasa 200 km to Warszawa – Białystok, Warszawa – Olsztyn, czy Warszawa – Lublin. W efekcie inwestycji podniesiona zostanie prędkość na blisko 8,5 tys. km torów.

Strategiczne filary, na których opiera się KPK, to m.in. poprawa atrakcyjności kolejowego transportu pasażerskiego w aglomeracjach, poprawa atrakcyjności kolejowego transportu pasażerskiego w ruchu międzyregionalnym oraz poprawa atrakcyjności kolejowego transportu towarowego. Ruch towarowy jest szczególnie istotny. Modernizacji podlegają m.in. tzw. dawna węglówka (Chorzów Batory), nadodrzanka oraz dostęp do portów w Gdańsku, Gdyni, Świnoujściu i Szczecinie.

Niestety w 2016 r. nastąpił dołek w realizacji programu – 4,1 mld zł. Zadanie, które było paradoksalnie najniższe od trzech lat, było najtrudniejsze w realizacji. Jak patrzymy na liczbę projektów w realizacji, ich wartość była bardzo mała i trzeba było naprawdę się

sprężyć, żeby plan zrealizować. Na 2017 r. podano, że nakłady miały wynieść 5,3 mld zł. My dokładamy i stawiamy sobie ambitny plan – 5,5 mld zł.

Następne lata będą bardzo istotne. Przy okazji chcę powiedzieć, że w 2016 r. kończono prace nad studium wykonalności i przygotowano dokumenty do przetargów. Ten rok jest rokiem przetargów. W tej chwili mamy postępowania przetargowe na wartość około 25 mld zł. Z tego 12 mld zł stanowi wartość przetargów już rozstrzygniętych – obecnie analizowane są oferty. Przed nami ogromne wyzwania i konieczność dużego zaangażowania, gdyż mówimy o kilkudziesięciu postępowaniach przetargowych. Ten rok jest rokiem rozstrzygania przetargów i podpisywania umów. Mówiono, że podpisane zostaną umowy o wartości około 30 mld zł. Wartość podpisanych umów pewnie będzie mniejsza, ale z prostej przyczyny. Mówimy o tzw. wartości przetargowej, czyli nie uwzględniamy oszczędności, które przy przetargach są na poziomie 15-20%. W ten rok wkraczamy z kwotą 10 mld zł, na którą podpisane są umowy. W roku następnym, jeżeli w tym roku zrealizujemy 5,5 mld zł, będzie to kwota około 30 mld zł. Rok 2018 będzie bardzo dużym wyzwaniem.

Jako przykład realizacji projektów podajemy działania, które zostały podjęte w ostatnich miesiącach. Chodzi również o relacje z wykonawcami inwestycji PLK. Rynek dobrze przyjął kwotę warunkową do wysokości 10-15% wartości robót, możliwość udzielenia zaliczki kontraktowej do 10% zaakceptowanej kwoty kontraktowej, możliwość płatności za materiały i urządzenia do wysokości 25% zaakceptowanej kwoty kontraktowej. Krótko mówiąc, wykonawca ma zwrot kosztów poniesionych za materiały. Kupuje materiały, przedstawia nam fakturę i otrzymuje zwrot kosztów, przy czym nie musi nam prezentować materiału na placu budowy – materiał może pozostawać u producenta, o ile jest taka możliwość.

Kolejny slajd pokazuje działania, które podjęliśmy w zakresie POIiŚ. Mamy m.in. podpisane umowy na 12 projektów o wartości około 6 mld zł. Złożone wnioski o dofinansowanie na wartość około 9,2 mld zł. Sądzę, że w tym roku nastąpi kontraktacja na wykonanie projektów. Nie chcę wchodzić w szczegóły, ale wydaje się, że następuje postęp i w 2017 r. wykonanie i realizacja programu powinna być na zdecydowanie wyższym poziomie.

W 2016 r. wykonano plan inwestycyjny – ponad 4 mld zł. Ponadto, mieliśmy 350 mln zł tzw. oszczędności przetargowych, co łącznie daje kwotę wykonania prawie 4,5 mld zł. Planowane zadania zostały wykonane za niższą wartość.

Na kolejnym slajdzie pokazano sieć kolejową w poprzedniej perspektywie finansowej. Zielonym kolorem oznaczono projekty realizowane w 2016 r. Następny slajd pokazuje sieć kolejową w 2017 r., gdzie nowe projekty oznaczono kolorem czerwonym. Jak widzimy pojawia się kolor czerwony, zielony dotyczy projektów realizowanych, a na niebiesko oznaczono projekty szczątkowo ukończone. W 2018 r., co pokazuje następny slajd, teren kraju będzie oznaczony na zielono, czyli będzie placem budowy. Kolejny rok wygląda podobnie. Pojawia się również kolor niebieski, co oznacza, że na tych odcinkach prace będą zakończone i linie osiągną pełną zdolność do prowadzenia ruchu pociągów z założonymi parametrami.

Na następnym slajdzie pokazano sieć kolejową w 2020 r., gdzie jest jeszcze sporo koloru zielonego. W kolejnym roku kolor niebieski zaczyna dominować nad kolorem zielonym, co oznacza zakończenie większości prac inwestycyjnych. Następne slajdy pokazują lata 2022-2023.

Chciałbym podkreślić, że obecnie, mimo iż mówimy o kwocie 67 mld zł, mamy ukończone kilkanaście studiów wykonalności, które jako prace wyprzedzające nie są ujęte KPK. Ponadto, dla trzech zadań będziemy już przygotowywać projekty, które uruchomimy w najbliższych miesiącach.

Założyliśmy, że chcemy mieć około 15-20 mld zł tzw. projektów rezerwowych, które w każdej chwili będzie można uruchomić. Generalnie, projekty rezerwowe chcemy wykonywać w systemie: studium, projekt, a następnie budowa. Chodzi o to, żeby w chwili uwolnienia środków z oszczędności móc natychmiast przystąpić do ich realizacji. Tak pokrótce wygląda nasz plan. Dziękuję bardzo za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister lub ktoś z Grupy PKP chciałby coś dodać do tego punktu? Nie. Proszę państwa, proponuję krótką dyskusję na ten temat. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Jeżeli państwo się zastanawiają, to może przejdziemy do kolejnego punktu, który będzie pokazywał procesy inwestycyjne w latach 2011-2015 objęte obszarem kontroli NIK? Może to doda państwu odwagi? Jest zgłoszenie pana ministra Grabarczyka, bardzo proszę,

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Dziękuję za prezentację. Mam prośbę do pana ministra i pana prezesa, abyśmy mogli otrzymać prezentację przynajmniej w formie elektronicznej. Wydaje się, że będzie pomocna do śledzenia postępów w realizacji programu.

Prześledziłem również informację NIK na temat realizacji WPIK, w której były formułowane m.in. wnioski dotyczące audytu i kontroli wewnętrznej. Chciałbym zapytać pana prezesa, czy wdrożone są procedury? Procedury ułatwiają monitorowanie postępów realizacji programów. Pozwolę sobie skomentować raport NIK przy okazji omawiania trzeciego punktu.

Opinia publiczna została poinformowana o tym, że w tej chwili trwają prace, które mogą wiązać się ze zmianami niektórych założeń w zakresie przebudowy linii kolejowych. Widzę, że pan prezes kiwa głową. PLK przewiduje, że część szlaków uzyska indeks prędkości do 200 km/h. Jeżeli przewidziane są takie odcinki, bardzo proszę o ich wskazanie, gdyż prezentacja nie odpowiada na to pytanie. Jeżeli przewidziane są inne modyfikacje programu, to również proszę o informację. Życzę powodzenia w realizacji zamierzeń.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan przewodniczący Żmijan się zgłasza. Proszę uprzejmie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panie przewodniczący. Nie ulega wątpliwości, że plan jest ambitny. Przyłączam się również do życzeń powodzenia w jego realizacji. Nie mam wątpliwości, że realia realizacji takiego programu są inne niż realizacja dużego programu infrastrukturalnego w zakresie dróg. Przy realizacji zadań dla sieci kolejowej ta odmienność polega na tym, że roboty można rozwinąć do określonego poziomu. Myślę, że w tym gronie nie trzeba bliżej tego wyjaśniać. Jest pewien poziom rozwiniętych inwestycji, które spowodują, że ruch – transport towarów i osób – może zostać zablokowany na sieci istniejącej. Na drogach jest o tyle łatwiej, że ruch można skierować na drogi wojewódzkie, samorządowe, powiatowe, a nawet gminne, oczywiście przy okazji niszcząc i rozjeżdżając je w trakcie budowy, ale po jej zakończeniu można je odbudować. Takiej możliwości w przypadku sieci kolejowych nie ma. W związku z tym kumulacja robót, szczególnie w latach 2018-2019, nasuwa pytanie, czy nie zajdzie zjawisko zablokowania ruchu. Bardzo proszę o odniesienie się do tego problemu.

Prawdą jest, że czasu jest mało, zadań dużo i środków niemało. Oczywiste, że sieć jest nam potrzebna, a czas jest krótki. Dlatego proszę o odniesienie się do tych kwestii. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę uprzejmie, pani poseł Paluch, a następnie pan poseł Polaczek. Proszę państwa, po wystąpieniu pana posła Polaczka zamykam blok pytań.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Z wielką uwagą przyglądałam się mapom, które pan prezes prezentował. Gdy zobaczyłam mapy z lat 2022-2023, to spadł mi kamień z serca. Mówię to w kontekście linii Podłęże – Piekiełko, która się pojawia się na mapach. W południowej Małopolsce wyglądamy tej linii z utęsknieniem od lat. Chciałabym zapytać, na jakim etapie przygotowania jest ta inwestycja? Zdaję sobie sprawę z tego, że trzeba wiele dokumentów i opracowań, w tym wykonania studium wykonalności. Wiem, że sytuacja prawna jest skomplikowana, a ponadto należy przeprowadzić postępowania przyrodnicze. Jako członek Komisji Ochrony Środowiska, Zasobów Naturalnych i Leśnictwa doskonale zdaję sobie sprawę jaka to jest żmudna i przykra procedura dla inwestora. Czy pan pre-

zes nie widzi możliwości przyspieszenia tych prac? Każdy rok Podhala i Sądecczyzny bez porządnego dojazdu to rok potwornie zatłoczonych dróg, wysokiej emisji spalin itd., a w końcu kolej to ekologiczny środek transportu. Czy pan prezes nie widzi możliwości usprawnienia przygotowań w taki sposób, żeby przyspieszyć powstanie tego odcinka linii kolejowej?

Przechodząc do sprawozdania NIK, które odnosi się do wydatkowania środków na WPIK, chciałabym powiedzieć, że każdy odpowiedzialny funkcjonariusz publiczny, a myślę, że tylko tacy na tej sali siedzą, ma ból serca, gdy czyta, że 3,5 mld zł z tamtej perspektywy zostały bezpowrotnie utracone. My tych miliardów wcale nie mamy tak wiele, żeby spokojnie – bez troski i zmartwienia – przechodzić do porządku dziennego nad sytuacją, która miała miejsce w ubiegłych latach, gdy 3,5 mld zł po prostu sobie popłynęło.

Bardzo się cieszę, że plan, który pan prezes przedstawił, wychodzi naprzeciw licznym potrzebom, ale wracając do początku wypowiedzi, chciałabym zapytać, czy nie ma szansy na przyspieszenie prac w celu przygotowania inwestycji na odcinku Podłęże – Piekiełko? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan minister Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Na początku jedna uwaga. Zawsze cieszę się, gdy Komisja Infrastruktury, tak w poprzedniej kadencji, jak i teraz, zainteresowana jest problematyką kolejową. Wyrazem tego są plany pracy Komisji. W tym roku mamy zaplanowanych kilka tematów, zarówno w pierwszym, jak i drugim półroczu, dotyczących kolejnictwa.

Na kanwie merytorycznej prezentacji, przedstawionej przez prezesa Merchela, odnoszącej się do wieloletnich planów inwestycyjnych, warto zwrócić uwagę na to, co było systemową słabością w latach poprzednich. Wynika to m.in. z raportu NIK. Takim negatywnym elementem był brak audytów inwestycji wyjątkowo trudnych, czyli tych, w których następowały gwałtowne perturbacje związane z ich realizacją. W poprzedniej kadencji pan minister Adamczyk zwracał choćby uwagę na niekończącą się historię realizacji połączenia Katowice – Kraków. Myślę, że realizacja około stukilometrowego połączenia w latach 2010 – 2018 jest takim memento nad efektami, o które wszyscy zabiegamy i kibicujemy, aby plany się udały.

Nawiązując do prezentacji pana prezesa, proszę o zaakcentowanie efektów, które ma osiągnąć zarządca infrastruktury, a przede wszystkim klient. Chodzi mi o efekty modernizacji tych odcinków, w których kolej uzyskuje bezpieczny dostęp do prędkości powyżej 190 km/h, czyli przekracza prędkość konwencjonalną. Mamy sztandarowy przebieg linii Gdynia – Warszawa – Katowice – Kraków, gdzie zgodnie z rekomendacją Ministerstwa Infrastruktury z 2010 r., ponad 50% przebiegu tego odcinka miało być dostosowane do prędkości powyżej 190 km/h w 2014 r. Temat był kilkakrotnie poruszany. Znajduje się w planie pracy Komisji w maju. Myślę, że na kanwie tej prezentacji pan prezes może pokusić się o zaznaczenie efektów na poszczególnych odcinkach modernizowanych linii kolejowych w sposób bardziej szczegółowy.

Pan prezes nawiązał do potrzebnego dla Polski odcinka Warszawa – Białystok – część Rail Baltica. Modernizowany był odcinek Tłuszcz Sadowne, gdzie wykonawca miał pełen dostęp do całej infrastruktury, dlatego że na tym odcinku wyłączono ruch. Prace zostały odebrane, natomiast są głosy, które mówią, że po oddaniu i modernizacji nie osiągnięto nawet odcinka o prędkości 100 km/h. Cały czas dotykamy i mówimy o efektywności oraz o kliencie, który w efekcie skorzysta z innych – bardziej konkurencyjnych – ofert transportu na rynku. Eksploatacja w Polsce składów zespolonych na trasie Gdynia – Warszawa – Katowice – Kraków (Pendolino) jest najlepszym przykładem, który można opisać w harmonogramie realizacji wycinka inwestycji kolejowych, do których nawiązywał pan prezes, mówiąc o 2023 r.

Moja prośba do pana prezesa dotyka dwóch kwestii. Po pierwsze, proszę o zaakcentowanie w planie efektów w postaci prędkości powyżej 190 km/h. Po drugie, proszę o odniesienie się do kwestii realizacji modernizacji odcinka, gdy wykonawca ma dostęp

do pełnej infrastruktury, a prędkość na odcinku po modernizacji spada poniżej 120 km/h. Nie wiem, czy to ostatnie to prawda, ale taki sygnał otrzymałem na moją pocztę sejmową. Z dobrą wolą referuję jednak ten przykład, żeby pokazać wielką potrzebę mocnego postawienia na jakość i efekt końcowy, który odbierany jest przez klienta korzystającego z cenowo i czasowo konkurencyjnej oferty. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Co prawda zamknąłem listę, ale zgłasza się jeszcze pan poseł Lamczyk. Zrobimy wyjątek. Bardzo prosimy o krótkie pytanie panie pośle.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję panie przewodniczący. Czy przyjęcie KPK jest jednoznaczne z jego finansowaniem? Czy każdy projekt musi być indywidualnie rozpatrywany na posiedzeniu rządu, czy też wpisanie w program, który jest przyjmowany przez rząd, oznacza jego automatyczne finansowanie?

Jak wszystkie inwestycje wpisane do KPK mają się do strategii rozwoju transportu – Master Planu itd? Jaka będzie metodologia zarządzania projektami – system monitorowania, system raportowania itp? Wszyscy trzymamy kciuki, ale widzimy, że są to ogromne przedsięwzięcia.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie pośle. Zamykam część dotyczącą pytań. Proszę pana prezesa o odpowiedzi. Przy okazji, nie oczekując odpowiedzi od pana prezesa w tej chwili, proszę o pisemną informację na temat szansy na rewitalizację linii 108 – Zagórz – Krościenko i linii 107 – Zagórz – Łupków. Jest to linia drugorzędna i na razie nie występuje w żadnym wykazie inwestycji kolejowych. Linie prowadzą z jednej strony na Słowację, a z drugiej na Ukrainę. Proszę państwa, moim zdaniem są to linie strategiczne. Linie pozostają w gestii inwestycyjnej marszałków województw, ale oni dysponują zbyt skromnymi środkami, żeby te inwestycje przeprowadzić. Słyszę jednak, że przy organizowaniu przetargów powstają pewne oszczędności. W Europie w tej chwili następuje przeorientowanie polityki komunikacyjnej. Do tej pory był nacisk na kierunek Wschód – Zachód. W tej chwili coraz więcej mówimy o korytarzach europejskich Północ – Południe. Proszę się nad tym zastanowić, ale nie oczekuję dzisiaj odpowiedzi. Oczekuję rozmowy, dyskusji i w przyszłości pisemnej sugestii na ten temat. Panie prezesie, bardzo proszę o odpowiedź na pytania.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że raport NIK będzie omawiany w następnym puncie, dlatego nie będę się do niego odnosił.

Poruszono kwestię zmiany założeń programu oraz analiz. Wkrótce będzie rok pracy zarządu w tym składzie. W 2016 r. dokonaliśmy analizy studium wykonalności. Większość studiów wykonalności musieliśmy poprawiać. Okazało się, że przyjęto tzw. założenia, które naszym zdaniem nie odzwierciedlały potrzeb remontowych lub przyjmowały tzw. rewitalizację, która powodowałaby, że po kilku latach od zakończenia inwestycji ponownie musielibyśmy wchodzić z pracami torowymi. Jako przykład podam linię Poznań przez Bydgoszcz do Gdańska, którą podawano jako przykładowy sukces rewitalizacji, czyli inwestycja za małe pieniądze. Rzeczywiście, w latach 2010 – 2012 osiągnięto sukces, podwyższono prędkość przejazdu, ale z pominięciem obiektów inżynieryjnych, stacji i wielu innych urządzeń. Niestety, to powoduje, że linia musi być modernizowana.

Kolejna poruszona kwestia to zmiana założeń i prędkość 200 km/h. To nie jest pomysł – to jest potrzeba. Generalnie, wszystkie projekty, które były przyjmowane w KPK, zakładały standardową prędkość 160 km/h. Jedynie na odcinku Kraków – Katowice – Warszawa przyjmowano, że będzie wprowadzona prędkość powyżej 160 km/h. Używam zwrotu „powyżej 160”, bo wcale nie oznacza, że choćby ze względu na różne uwarunkowania będzie to prędkość 200 km/h. W KPK mamy założenie, które mówi, że taka prędkość zostanie wprowadzona do końca perspektywy – na 350 km linii.

Z analizy wstępnej geometrii linii na ciągach podstawowych okazuje się, że linie posiadają parametry, które będą pozwalały na podwyższenie prędkości powyżej 160 km/h.

Obecnie nie będę wymieniał tych odcinków. Dwa miesiące temu powołałem zespół, który pracuje i do końca marca ma dokonać analizy. Kwestia prędkości wymaga analizy nie tylko geometrii toru, ale również stanu obiektów, urządzeń oraz potrzeb remontowych dotyczących np. obiektów mostowych i przejazdów. Przypomnę, że nasze przepisy mówią, że przy prędkości ponad 160 km/h nie może być skrzyżowań w poziomie. Przygotujemy odpowiedzi na te wszystkie kwestie. Pewnie pojawią się jakieś nowsze propozycje – być może na linie o dobrej geometrii, które modernizujemy – np. wspomniana linia Warszawa – Białystok, ale nie tylko. Takich linii jest więcej. Jeżeli okaże się, że obiektów nie jest za wiele, a trzeba wydać kilkaset milionów, to będziemy analizowali możliwości inwestycji w ramach zadań dodatkowych, czy też w ramach powstałych oszczędności. Chcemy opracować mapę linii kolejowych z punktu widzenia geometrii toru oraz potrzeb transportowych, gdzie taka prędkość będzie mogła być wprowadzona. Podchodzimy do tego spokojnie. Dopiero gdy będzie możliwość, przedstawimy odpowiedni program. Nastąpi to w tym roku.

Następne pytanie dotyczyło poziomu zamknięć, trudności i rozkładu jazdy. W okresie kwiecień – czerwiec KPK był w spółce szczegółowo analizowany pod kątem możliwości prowadzenia ruchu pociągów. Wszędzie przypominam, że podstawowym zadaniem PLK jest prowadzenie ruchu pociągów i utrzymanie infrastruktury. Inwestycje mają nam pomóc, żeby prowadzenie ruchu pociągów odbywało się na liniach o lepszych parametrach. Przeanalizowaliśmy wszystkie harmonogramy na lata 2017-2023. Na podstawie analizy została stworzona korekta KPK, w której niektóre odcinki wypadły lub zostały przesunięte w czasie. Dla przykładu, linia średnicowa Warszawy została podzielona na dwa elementy. Część będzie zrealizowana w tej perspektywie, a część nie – ze względów zamknięciowych, które zaplanowano wcześniej. Takich odcinków było więcej. Powiem jedno. Na pewno będzie trudno. Zdajemy sobie z tego sprawę. Na pewno rok 2017 będzie dla nas dużym sprawdzianem. W 2017 r. mamy trzy newralgiczne zamknięcia. Mówię o trzech, a pewnie będzie ich więcej. Dla przykładu, linia nr 7 Warszawa – Lublin będzie zamykana, ale przygotowujemy trasy objazdowe, bo to jest ważne. Będziemy mieli trasy objazdowe. W tej chwili przygotowywana jest linia nr 30. Do czerwca powinna być przygotowana. Kolejna zamykana linia (E20) to Poznań – Konin. Również będą trasy objazdowe. W tej chwili jesteśmy po rozstrzygnięciu przetargu na linię E59 – odcinek Warszawa – Białystok, o którym już dzisiaj mówiłem. Następne odcinki: przez Czeremchę, Bielsk i Hajnówkę. Tam będzie trasa objazdowa. Druga trasa objazdowa będzie na odcinku Tłuszcz – Ostrołęka. Wymieniam to z pamięci, ale chcę powiedzieć, że myślimy o tym, żeby mimo prac, prowadzić ruch pociągów. Co jest ważne? Dla linii mniej istotnych z punktu widzenia układu komunikacyjnego, trasy objazdowe pozostaną i będzie możliwość prowadzenia ruchu lokalnego. To będzie również impulsem dla tych lokalizacji. Przypomnę, że w tym roku mamy również zamknięcie bardzo newralgicznej linii Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Włochy. Linia 447 będzie zamknięta. Jeżeli chodzi o linie, które wymieniłem, jesteśmy już po otwarciu ofert. Jesteśmy na końcowym etapie wyboru wykonawców i zakładam, że wszystko będzie realizowane zgodnie z planem. Są trudności i problemy, ale analizujemy i szukamy rozwiązań.

Jeżeli chodzi o trasę Podłęże-Piekiełko, studium wykonalności jest prawie ukończone. W wyniku konsultacji, zarządzono przeprowadzenie analizy podniesienia prędkości. Wstępnie przyjęto prędkość 160 km/h. Mamy również dokonać analizy do prędkości 120 km/h ze względu na czas jazdy i możliwości. To radykalnie obniżyłoby koszty tej inwestycji.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Nikt nie będzie jeździł, jeżeli pociąg będzie się wlókł.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Wstępnie, na tym odcinku, różnica w czasie jazdy wyniesie 12 min. Przypomnę, że i tak czas jazdy na odcinku Kraków – Zakopane będzie poniżej 2 godzin. Nie mówię, że wybierzemy ten wariant. Pamiętajmy, że finansowanie mamy zapewnione na razie na część tego zadania, co pozwoli nam na opracowanie projektu i modernizację linii istniejących. Jeżeli chodzi o pozostałe, będziemy szukać źródeł finansowania.

Pan Polaczek pytał o prędkości powyżej 190 km/h. Przywołał przykład linii Katowice-Kraków-Warszawa-Gdynia.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Z Krakowa.

Prezes Zarządu PKP PLK S.A. Ireneusz Merchel:

Tak, z Krakowa, bo mówimy o Zawierciu i połączeniu. Mówię skrótowo, ale wiem, że pan minister doskonale zna tę linię, więc wie o co chodzi. Modernizacja CMK jest trwała. Prowadziliśmy analizy. Linia ma parametry geometrii umożliwiające wprowadzenie prędkości do 250 km/h. Nie jest to żadną tajemnicą. Natomiast sieć trakcyjna przewidziana jest do prędkości 220 km/h. Przy wyższych prędkościach mogłyby być problemy ze względu na obowiązujące u nas napięcia. Mówię to na podstawie oceny, którą posiadamy. Będziemy analizować cały odcinek, żeby uzyskać pierwszy efekt w postaci prędkości 200 km/h, a następnie próbować podwyższać prędkość.

Linia Warszawa – Gdynia została zmodernizowana. Wariant został wybrany. Na całej długości 45% linii spełnia warunki dla prędkości 160 km/h. W tej chwili jesteśmy na etapie kończenia linii. Musi być wprowadzony system GSM-R, a ETCS musi być uruchomiony. Naszym założeniem jest podwyższenie prędkości na tej linii w 2018 r. Obecnie jedziemy z prędkością 160 km/h. Będziemy chcieli podwyższyć prędkość do 200 km/h. Na jakiej długości? Nie chciałbym przesądzać, ale jak powiedziałem, będziemy analizować jej wprowadzenie do 45% linii. Obrazowo, najlepsze parametry linia ma po wyjeździe z Warszawy do Mławy. Jadąc dalej, niestety geometria, zwłaszcza do Iławy, pozwala na jazdę tylko 120-130 km/h i dalej, w stronę Malborka będzie można uzyskiwać znacznie wyższe prędkości.

Pytano o Tłuszcz Sadowne. Mieliśmy problem. Wykonawca obiektów inżynieryjnych został zmieniony w ubiegłym roku, bo nie realizował umowy. Rzeczywiście są tam ograniczenia, bo jeszcze realizowane są prace, które potrwają do końca czerwca. Wtedy ograniczenia powinny zniknąć.

Pan poseł Lamczyk pytał o finansowanie projektów. Potwierdzam, że wszystkie projekty ujęte w KPK mają zapewnione finansowanie. W innym przypadku nie byłyby przyjęte. Natomiast oczywistą sprawą jest, że każdorazowo minister finansów potwierdza finansowanie. Nie ma jednak każdorazowo potrzeby omawiania projektu przez rząd.

Pan poseł pytał o metodologię, system zarządzania i monitorowania projektów. Od dwóch lat w spółce mamy wprowadzony system EPM, który jest cały czas doskonalony. Najsłabszym ogniwem systemu są ludzie. Nie ukrywam tego. Jeszcze w ubiegłym roku wiarygodność w systemie była na mizernym poziomie. W tej chwili zdecydowanie się poprawiła. Dostęp do systemu ma ministerstwo oraz CUPT, które nas monitorują i sprawdzają. Wyeliminowanie najsłabszego ogniwa, czyli błędów ludzkich lub niewprowadzania danych na bieżąco, zdecydowanie podniosło jakość. W dalszym ciągu intensywnie nad tym pracujemy. Wchodząc w system mamy wiedzę o każdym pojawiającym się problemie. Monitorujemy każdy projekt. W systemie do każdego projektu przypisane są konkretne – odpowiedzialne – osoby na konkretnych stanowiskach. Każdy projekt w systemie ma przypisane osoby odpowiedzialne za poszczególne odcinki realizacji projektu.

Pan przewodniczący pytał o linie 107 i 108. Przygotujemy i przekażemy informacje w formie pisemnej. Notabene miałem dzisiaj spotkanie z wicemarszałkiem województwa i europosłem m.in. w tym temacie. O tym również dzisiaj rozmawialiśmy. Dużo zależy od współpracy, a współpraca z marszałkiem jest bardzo dobra. Na pewno będziemy szukali rozwiązania. Pamiętajmy jednak, żeby linię zmodernizować najpierw musi być wykonane studium wykonalności i przeprowadzona analiza potrzeb ruchowych. Ktoś musi powiedzieć, że chcą jeździć.

Ostatnimi czasy słyszałem zarzuty, że mamy opóźnienia w ramach regionalnych programów operacyjnych. Powiem głośno, że zdecydowana większość województw przysyłała propozycje w IV kwartale 2016 r. Z niektórymi województwami nie mamy podpisanych umów do tej pory, a niektóre województwa wycofują się z wcześniejszych deklaracji.

Jesteśmy, czekamy i chcemy realizować projekty i na pewno zrobimy wszystko, żeby zostały zrealizowane, zwłaszcza, że nie są to duże zadania. To tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie prezesie. Bardzo proszę, pan minister.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Panie i panowie posłowie, szanowni państwo, przede wszystkim chciałbym podziękować Komisji Infrastruktury za realizację dzisiejszego porządku. Dzisiejszy porządek jest płaszczyzną debaty na temat nie tylko inwestycji kolejowych w Polsce, ale stanu infrastruktury kolejowej z punktu widzenia procesu inwestycyjnego, który zasilany jest olbrzymim strumieniem środków finansowych oraz z punktu widzenia stanu technicznego dla bezpieczeństwa w komunikacji kolejowej w Polsce.

Trzy punkty, wydaje się niezależne, ale spięte są jedną klamrą – przeniesienie części transportu pasażerskiego na kolej. Wiele czynników o tym zdecyduje. Przede wszystkim realna poprawa stanu szlaków kolejowych, realna poprawa warunków podróżowania i mam tu na myśli politykę taborową oraz udział w tym wszystkim UTK jako regulatora, który trzyma pieczę nad transportem kolejowym w Polsce. Jeżeli wszystkie działania w tych podstawowych obszarach realizowane są we właściwy sposób mamy efekt synergii. Ten efekt już teraz dostrzegamy. Przypomnę wyniki PKP Intercity za rok ubiegły. Był to rekordowy rok (od 2010 r.) w zakresie wyniku finansowego spółki i wielkości przewozowej pasażerów. Inni przewoźnicy kolejowi również odnotowali olbrzymie sukcesy. Mam na myśli przewoźników samorządowych i spółkę Przewozy Regionalne, o której mówiono, że jest skazana na niebyt. Tymczasem spółka notuje sukcesy i wszystko wskazuje na to, że 2017 r. będzie kolejnym rokiem sukcesu – będzie lepszy od roku poprzedniego.

Wszystkie powyższe działania służą temu, żeby pasażerowie wrócili na kolej, a kolej była tą częścią systemu transportowego państwa, która przejmie funkcje transportowe z dróg kołowych. Mamy problem z przewozem ładunków, bo w tym zakresie praktycznie nie odnotowujemy zmian. Istnieje pewien stały poziom w zakresie przewozów towarowych. Mam jednak nadzieję i przekonanie, że i w tym zakresie nastąpią pozytywne zmiany.

Szanowni państwo, przez wiele miesięcy ubiegłego roku, ale także i w tym, byliśmy mobilizowani – resort infrastruktury, PKP PLK. Byliśmy mobilizowani, bo tak odbieraliśmy wszystkie informacje, z których wynikało, że będzie absolutna zapaść na rynku inwestycji infrastrukturalnych na kolei, nie zostaną wydatkowane środku unijne i z pierwotnie obiecanych jeszcze w 2015 r. ponad 7 mld zł w 2016 r. uda się wydać tylko 2 mld zł. Nic bardziej mylnego. Udało się wydać więcej, mimo, że mieliśmy do czynienia z sytuacją, o której państwu powiem. W tzw. czasie ofensywy przetargowej w 2015 r. ogłoszono przetargi na kwotę około 17 mld zł. Były to przetargi, w których większość inwestycji nie posiadała SIWZ i nie posiadała opisu przedmiotu zamówienia. Były to tylko i wyłącznie przetargi, które miały tylko pokazać, że dużo się dzieje. Zadawałem po wielokroć pytanie – nie tylko ekspertom, ale także przedstawicielom mediów: jak można wydać środki finansowe na realizację inwestycji, jeżeli jedna, druga i trzecia inwestycja z KPK jest nieprzygotowana? Tak jak powiedział pan przewodniczący, na tej sali i w tym gronie nie trzeba wiele tłumaczyć na temat procesu inwestycyjnego i jego związków z wydatkowaniem środków finansowych.

Bardzo się cieszę, że ukształtował się skład zarządu PKP PLK. Trzech inżynierów kolejowych, którzy przez wiele lat zbierali doświadczenia na budowie, przebudowie i modernizacji szlaków kolejowych. Mam na myśli pana prezesa Merchela, obecnego również pana prezesa Brescha i nieobecnego pana prezesa Żmudę. Każdy z panów prezesów swoje doświadczenie wyniósł z inwestycji kolejowych. Być może twardo brzmią ich słowa. Być może ich wypowiedzi nie są otoczone anturażem salonu, ale wierzcie państwo, że dzięki ich wysiłkowi oraz dzięki przebudowie struktury PKP PLK, każdy projekt ma dzisiaj imię i nazwisko. Każdy projekt kolejowy ma imię i nazwisko – osobę odpowiedzialną za realizację projektu.

W spółce zmieniono system premiowania i wynagradzania. Obecnie jest za efekty realizacji inwestycji kolejowej, a nie za bywanie w pracy. Olbrzymi wysiłek skutkuje tym, że dzisiaj widzimy światełko w tunelu. Nie jesteśmy przepełnieni huraoptymi-

zmem. Dalej jesteśmy olbrzymimi pesymistami i dalej widzimy wielkie zagrożenia. Jest wiele zagrożeń dla tego ambitnego projektu – 67 mld zł. Jak trudno jest wydawać pieniądze na kolei przekonali się o tym poprzednicy. Świadomie nie chcieliśmy odnosić się do poprzedników i przez cały 2016 r. ich rozliczać. Przypomnę, że poprzednia ekipa, w poprzedniej perspektywie, dysponowała kwotą 38 mld zł, a po korektach udało się zaangażować 21 mld zł. Postawiliśmy sobie bardzo ambitne zadanie, aby wydatkować pełną kwotę 67 mld zł na przebudowę infrastruktury komunikacyjnej – kolejowej infrastruktury komunikacyjnej.

Plany wydatkowania środków finansowych poparte są działaniami, w tym w relacjach z wykonawcami, o czym mówił pan prezes Merchel. Chodzi m.in. o przedpłaty, zaliczkowanie, zamawianie produktów niezbędnych do budowy i przebudowy szlaków kolejowych, co ma zniwelować uderzenie inwestycyjne w latach 2019 – 2020, w których większość producentów nie byłaby w stanie podołać zamówieniom. Dzisiaj wykonawcy mogą już zmawiać podkłady kolejowe, rozjazdy, czy urządzenia niezbędne do zabudowy w szlakach kolejowych. Wykonawcy mogą zamawiać materiały masowe, niezbędne do budowy, przebudowy i modernizacji szlaków kolejowych. Taka polityka zarządu PKP PLK doprowadziła do tego, że w 2016 r. wydano ponad 4 mld zł, a w 2017 r. będzie to kwota ponad 5 mld zł. To da możliwość normalnego funkcjonowania polskim przedsiębiorcom zarówno produkcyjnym, jak i wykonawczym.

Na marginesie, byliśmy świadkami i odbiorcami wielu komunikatów, że w branży źle się dzieje i branża musi zwalniać pracowników, bo nie ma zamówień. Oczywiście, zamówień nie było zbyt dużo z przyczyn, o których mówiłem wcześniej, ale mamy też pewne doświadczenie. Pomysłodawcą był pan prezes Bresch. Gdy przeczytaliśmy, że jedna z firm (nie dotyczyło to firmy SKANSKA) i inni ogłosili, że będą zwalniać pracowników, zgodnie z pomysłem pana prezesa, udaliśmy się na wizytację budowy na linii kolejowej nr 8 – ponad 30 km szlaku kolejowego do przebudowy. Trzy tygodnie przed naszą wizytacją jedna z firm (nie będziemy wymieniać jej nazwy) ogłosiła publicznie, że zwolni ponad 1 tys. pracowników, czyli byłaby to cała masa zwolnień. To oczywiście odbiło się echem krytyki – szczególnie wobec rządu, resortu i zarządu PKP PLK. Z inicjatywy zarządu PKP PLK wizytowaliśmy tą budowę. Do drezyny, którą wyjeżdżaliśmy z dworca Warszawa Wschodnia został zaproszony prezes firmy, kierownik budowy oraz wszyscy ci, którzy w tej firmie odpowiadali za wykonawstwo. Panowie byli trochę zdziwieni – był to listopad ubiegłego roku. Gdy wraz z panem ministrem Andrzejem Bittelem i członkami zarządu PLK weszliśmy do drezyny padło pytanie do prezesa firmy o liczbę pracowników na budowie tego dnia. Odpowiedział, że ponad czterystu. Przejechaliśmy trzydziestokilometrowy odcinek. W tym momencie nie mogę tego nie powiedzieć, ale jestem pod wrażeniem znajomości rzeczy przez ekipę fachowców, który zbudował obecny zarząd PLK. Pani dyrektor do spraw inwestycji zapytała prezesa firmy wykonawczej gdzie ma tych ludzi, gdyż jej zdaniem na budowie jest tylko połowa – 200 pracowników. Pan prezes odpowiedział, że niestety, ale ma ich na innych budowach. Czyli z jednej strony wysyłał informację, że zwalnia ludzi, a z drugiej strony miał deficyt na konkretnej budowie. Tak wyglądało zderzenie przekazu medialnego z rzeczywistością. My się tylko domyślamy jaki był tego cel i nie sądzę, aby miało to podłoże polityczne. Z jednej strony mieliśmy przekaz medialny, a z drugiej strony zderzenie z szarą rzeczywistością – bardzo twardą i brutalną. Po osiągnięciu celu podróży zapytałem pana prezesa, czy nadal ma przekonanie, że będzie zwalniał pracowników. Pan prezes, mocno skonfundowany, odpowiedział, że w zasadzie to nie było tak i jest to efekt wielu nieporozumień.

Szanowni państwo, o czym nie powiedział pan prezes Merchel? Zamawiający, czyli PKP PLK, często odnotowuje brak właściwego zaangażowania po stronie wykonawców. Nie chcę odżegnywać od czci i wiary wykonawców, ale często spotykamy się z sytuacją, w której wykonawcy nie trzymają się określonego harmonogramu prac. Co powodowało taki stan rzeczy? Na spotkaniu z branżą ubiegłego roku usłyszeliśmy, że teraz jest inaczej. Teraz jest dialog – zamawiający prowadzi dialog w ramach forum inwestycyjnego. W ramach grupy ekspertów ustala zasady codziennej współpracy. Z sądów i arbitrażu przenieśliśmy dyskusję w obszar, gdzie na bieżąco można rozwiązywać problemy. To również ma niebagatelne znaczenie. Dzisiaj branża mówi, że jest tyle przetargów,

że nie są w stanie znaleźć czasu i sił, żeby bardzo rzetelnie przygotować się do wszystkich, tj. z pełnym przekonaniem, że można przetarg wygrać. Myślę, że to jest taki stan rzeczy, który powinien trwać. Mamy jednak świadomość tego, że to nie liczba ogłoszonych przetargów i podpisanych umów zabezpiecza jakość, terminowość i ilość zrealizowanych inwestycji.

Najgorszy moment jest wtedy, gdy przechodzi się ze stanu podpisania umowy, przygotowania dokumentacji i uzyskania wszelkich zezwoleń do stanu rozpoczęcia prac. To jest ten najgorszy moment, który choćby dotyczył przywołanej przez pana posła Polaczka słynnej linii E30. Panie przewodniczący, panie ministrze, jest nadzieja, że zlecenie na ostatni z czterech odcinków zostanie rozstrzygnięte w przetargu w połowie tego roku, a na jesieni zostanie podpisana umowa na ten osiemnastokilometrowy odcinek. Wiem, że PLK jest blisko końca, więc nie zapeszajmy. Szanowni państwo, rzecz dotyczy inwestycji szacowanej na ponad 3 mld zł. Do znudzenia będę przypominał, a szczególnie będę to przypominał panom prezesom, że trasę z Krakowa do Katowic, a więc dwie duże aglomeracje o blisko 5 mln mieszkańców, pokonuje się w 2 godz. i 25 min., a jest to tylko 77 km. Panie przewodniczący, mamy nadzieję, że w niedalekiej przyszłości nie będzie pan korzystał z komunikacji autobusowej jak obecnie czyni to większość mieszkańców aglomeracji śląskiej i krakowskiej. Na marginesie powiem, że pierwotny termin oddania inwestycji do realizacji przypadał na kwiecień 2014 r. Został przesunięty na 2020 r. i mam nadzieję, że inwestycję wreszcie uda się zrealizować. Powiem jeszcze tylko tyle, że większość środków przewidziana na modernizację tej linii została przeniesiona na realizację budowy metra warszawskiego. Nie będziemy się już jednak do tego odnosili w żaden sposób. Próbowano wykorzystać środki finansowe w różny sposób, żeby tylko nie przepadły.

Szanowni państwo, mówiłem już o pracach wyprzedzających, przebudowie struktur, i uproszczeniu procesu inwestycji. Chciałbym państwu bardzo podziękować za wyrozumiałość i pragmatyczne podejście do projektu ustawy, dzięki któremu mogliśmy wdrożyć procedury przyspieszające realizację inwestycji kolejowych. Bardzo dziękuję paniom i panom posłom – członkom sejmowej Komisji Infrastruktury.

Pan poseł Lamczyk pytał aktualizację KPK. Panie przewodniczący, każdego roku minister infrastruktury jest zobowiązany przedstawić na posiedzeniu rządu sprawozdanie z realizacji inwestycji w ramach KPK i w tym czasie następuje aktualizacja programu, czyli uwzględniane są wszystkie okoliczności z otoczenia wewnętrznego i zewnętrznego inwestycji, o czym mówił pan prezes Merchel, informując o przygotowanych tzw. rezerwowych projektach.

Brak projektów rezerwowych i brak dokumentacji był powodem, że wydaliśmy w 2016 r. 4 mld zł, a nie 8 mld zł. Gdyby w latach 2013-2015 przygotowano dokumentację tzw. rezerwową, to mielibyśmy szuflady z projektami. Moglibyśmy wydatkować środki publiczne. Co do wydatkowania środków publicznych i europejskich, chciałbym państwu powiedzieć, że wśród członków UE Polska jest na pierwszym miejscu w zakresie wydatkowania środków unijnych – szczególnie środki w obszarze infrastrukturalnym. Informacja pochodzi z Ministerstwa Rozwoju. Oczywiście, czujemy niedosyt – powinniśmy wydawać więcej, żeby płynnie zasilać nie tylko budowy, ale branżę budowlaną w inwestycjach liniowych. Cały czas pracujemy nad tym, żeby mimo turbulencji i zawirowań, o których mówiłem, cykl inwestycyjny był przewidywalny, a poziom finansowania odpowiadał zapotrzebowaniu środowiska.

Panie przewodniczący, jeszcze raz składam na pana ręce podziękowanie za umożliwienie udziału w tej debacie. Z pesymistycznym spojrzeniem w przyszłość, ale i z nadzieją chciałem podziękować zarządowi PKP PLK. Chciałbym podziękować wszystkim środowiskom wykonawczym, producenckim, które ze zrozumieniem podchodzą do wielkiego wyzwania cywilizacyjnego, którym jest realizacja olbrzymich inwestycji kolejowych tak z punktu widzenia rzeczowego, jak i finansowego.

Dziękuję za dotychczasową współpracę z nadzieją, że przy okazji kolejnych spotkań będziemy mogli omawiać zmieniający się stan rzeczy. Panie przewodniczący, myślę, że takie spotkania powinny odbywać się co najmniej raz na kwartał, żebyśmy mogli sobie

powiedzieć, iż wyznaczone kamienie milowe udaje się pokonywać, a kolejne projekty realizować zgodnie z planem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję panie ministrze. Myślę, że jesteśmy usatysfakcjonowani odpowiedziami. Proszę państwa, oczywiście mamy rzeczywistość, że z jednej strony mamy trzydziestoletni tabor, a z drugiej strony mamy bardzo dużo środków finansowych. Nigdy w historii takich środków na inwestycje kolejowe nie było. Przed znakomitym zarządem PKP PLK trudne zadanie realizacji zadań. Pani poseł mówi, że to się okaże, z czym się zgadzam. Mamy wiele ciekawych tematów z obszaru kolejowego. Zgodnie z sugestią pana ministra będziemy przepytywać rząd, resort i spółki na okoliczność przebiegu realizacji zadań w dobrym tego słowa znaczeniu, ponieważ wymaga tego dobra i rzetelna informacja. Po to jesteśmy w Komisji, żeby informować teren jak przebiega realizacja programu. Panie prezesie, bardzo prosimy o przekazanie prezentacji, która będzie nam pomocna.

Proszę państwa, zamykam omawianie punktu drugiego. Przechodzimy do omówienia punktu trzeciego. Bardzo proszę pana Wojciecha Kutyłę – wiceprezesa Najwyższej Izby Kontroli o informację. Pan minister prosi o głos. Bardzo proszę panie ministrze.

Minister infrastruktury i budownictwa Andrzej Adamczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący proszę o pozwolenie opuszczenia sali. Mam wyznaczone spotkanie z Zespołem Parlamentarnym Opolszczyzny, gdzie w szczegółach będziemy omawiali plany, realizację, teraźniejszość i przyszłość komunikacji kolejowej i drogowej na terenie Opolszczyzny. To zawsze są ciekawe doświadczenia. Pozwólcie państwo, że udam się do Sejmu. Zostają pan dyrektor Buczyński i pani dyrektor Popek z Departamentu Kolejnictwa, którzy odpowiedzą na wszystkie pytania. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękujemy bardzo. Życzymy powiązania Opolszczyzny z macierzą poprzez linię kolejową. Bardzo proszę panie prezesie o krótką i zwięzłą informację na temat wyników kontroli. Oddaję panu głos.

Wiceprezes Najwyższej Izby Kontroli Wojciech Kutyła:

Bardzo dziękuję. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowny panie ministrze, panowie prezesi, celem kontroli WPIK była ocena, czy program był prawidłowo przygotowany i realizowany, tzn. w sposób umożliwiający osiągnięcie ustalonych efektów w ustalonym przez Radę Ministrów terminie. Kontrolę przeprowadziliśmy w okresie od 6 maja 2015 r. do 14 grudnia 2015 r. Badaniami objęliśmy lata 2011 – 2015. Ponadto wykorzystaliśmy informacje dotyczące realizacji WPIK w II półroczu 2015 r. przekazane przez ministra infrastruktury i budownictwa po zakończeniu czynności kontrolnych oraz wyniki kontroli doraźnej pt. „Funkcjonowanie systemu finasowania inwestycji kolejowych".

W ramach kontroli WPIK skontrolowano dziewięć jednostek, tj. Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju (obecne MIiB), Centrum Unijnych Projektów Transportowych (CUPT), PKP PLK, w ramach której objęto kontrolą centralę spółki oraz Centrum Realizacji Inwestycji (CRI), w tym centralę oraz wszystkie oddziały terenowe.

WPIK został ustanowiony jako narzędzie, które miało pozwolić na powstrzymanie postępującej degradacji technicznej linii kolejowych na wybranych, najważniejszych ciągach kolejowych w kraju. Integrował on wszystkie priorytety sformułowane w programach: Master Planie dla Transportu Kolejowego w Polsce do 2030 r., Narodowym Programie Wdrażania Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym w Polsce, Programie Budowy i Uruchomienia Przewozów Kolejami Dużych Prędkości KDP, a także uwzględniał postanowienia dotyczące tworzenia kolejowych korytarzy towarowych.

Celami WPIK były przede wszystkim modernizacja oraz budowa linii i stacji kolejowych wraz z budowlami inżynierskimi, urządzeniami zasilania, zabezpieczenia ruchu, łączności i sygnalizacji. Realizacja zadań w planowanym terminie i zakresie rzeczowym miała zapewnić m.in.: podniesienie przepustowości linii kolejowych poprzez zwiększenie dopuszczalnej prędkości jazdy i nacisku osi, poprawę bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego, a w tym: budowę nowoczesnych systemów zarządzania ruchem (ERTMS)

i likwidację skrzyżowań i przejść jednopoziomowych oraz zapewnienie interoperacyjności budowanej i modernizowanej infrastruktury kolejowej (dostosowanie do standardów AGC i AGTC).

Jak wykazały wyniki kontroli cele te nie zostały w pełni osiągnięte. Stopień przygotowania do realizacji inwestycji infrastrukturalnych w ramach WPIK nie gwarantował pełnej realizacji programu do końca 2015 r., tj. w okresie kwalifikowalności wydatków w ramach perspektywy finansowej UE na lata 2007 – 2013.

Konsekwencją braku realizacji inwestycji do końca 2015 r. była konieczność wystąpienia do Komisji Europejskiej o zgodę na ujęcie kontynuowania finansowania inwestycji, objętych perspektywą finansową 2007 – 2013 ze środków perspektywy 2014 – 2020. Do kwietnia 2016 r. uzyskano takie decyzje w odniesieniu do wszystkich projektów, o które wnioskowano, tj. dziewięciu projektów.

Niepełne wykonanie objętych programem inwestycji doprowadziło do obniżenia w listopadzie 2013 r. kwot zaplanowanych na ich realizację ze środków POIiŚ z 26,7 mld zł do 21,6 mld zł, tj. o 5,4 mld zł, z czego około 2,4 mld zł zostało wykorzystane na zwiększenie dofinansowania UE do inwestycji miejskich, a kwota 3 mld zł możliwego dofinansowania została utracona.

W efekcie doprowadziło to do niewykorzystania na realizację infrastruktury kolejowej z perspektywy finansowej 2007 – 2013 łącznej kwoty 11,3 mld zł, zaplanowanych ze środków UE.

Do 31 grudnia 2015 r. nie zakończono 73 projektów spośród 153 ujętych w WPIK do roku 2015 z perspektywą do 2020 r. PKP PLK S.A. nie osiągnęła w pełni podstawowych celów sformułowanych w WPIK, w szczególności nie uzyskano na liniach sieci TEN-T pełnej interoperacyjności, a także nie uzyskano pełnego dostosowania infrastruktury kolejowej do standardów określonych umowami AGC i AGTC.

Założone w WPIK wskaźniki i mierniki według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. zostały zrealizowane w zakresie od 35% – osiągnięta długość występowania maksymalnej prędkości 200 km/h – do 90% w przypadku realizacji długości torów szlakowych i głównych – zasadniczych. Zrealizowano 83% zaplanowanej liczby obiektów inżynieryjnych i uzyskano zwiększenie prędkości pociągów o co najmniej 30 km/h na 54% zaplanowanej długości torów. Jedynie liczba zaplanowanych skrzyżowań i długości torów szlakowych z dopuszczalnym naciskiem osi 221 KN przekroczyła 90% planu.

Z opóźnieniami realizowane były zadania obejmujące budowę ujednoliconych Europejskich Systemów Kontroli Jazdy Pociągu (ETCS) oraz łączności z pociągami (GSM-R), będących składowymi Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS). Zrealizowanie tych zadań stanowi niezbędny element do osiągnięcia celu jakim jest uzyskanie interoperacyjności transportu kolejowego.

Zdaniem NIK do niepełnej realizacji programu do dnia 31 grudnia 2015 r. przyczyniło się niskie wykonanie planów inwestycyjnych do końca 2013 r. Spośród 61 inwestycji zaplanowanych do ukończenia, do 31 grudnia 2013 r. nie zrealizowano 30 zadań, tj. 49%, a 31 zadań (51%) zrealizowano z opóźnieniem.

Pomimo niskiego wykonania (w latach 2011 – 2013) zadań, ujętych w dotychczasowym planie, z dniem 5 listopada 2013 r. zwiększono liczbę zadań w nowym planie, włączając do WPIK kolejne 61 inwestycji.

NIK zauważa, że spółka zwiększyła w 2014 r. i I półroczu 2015 r. skuteczność w realizacji inwestycji zaplanowanych w WPIK, jednakże nie doprowadziło to do pełnej realizacji zaplanowanych zadań.

W ocenie NIK realizacja WPIK w ograniczonym stopniu wpłynęła na poprawę stanu technicznego linii kolejowych. W 2014 r., tj. po czterech latach realizacji programu, stan techniczny linii kolejowych zmienił się w następujący sposób: nastąpił przyrost udziału linii kolejowych w stanie dobrym o 16%, nastąpił spadek udziału linii kolejowych w stanie dostatecznym o 8% oraz nastąpił spadek udziału linii kolejowych w stanie niezadowalającym o 8%. Jednocześnie procentowy udział długości linii kolejowych z dopuszczalnymi maksymalnymi prędkościami zmienił się w okresie 2014 – 2015 w stosunku do 2010 r. tak, jak pokazano to na slajdzie. Powiem tylko, że nastąpił wzrost w zakresie linii prędkości 160 km/h i powyżej – o 1,5%. W pozostałych przypadkach były spadki.

W zakresie nierzetelnego przygotowania WPIK wyniki kontroli wykazały, że WPIK oparto na niezweryfikowanym przez ministra właściwego do spraw transportu i niezgodnym ze stanem faktycznym oświadczeniu spółki PKP PLK, że począwszy od 2011 r. była organizacyjne i technicznie przygotowana do podjęcia programu i jego zrealizowania. Tym samym przygotowany przez ministra program nie został dostosowany do możliwości realizacyjnych PKP PLK S.A., a zakres zadań, ujętych w WPIK, okazał się niemożliwy do realizacji w ustanowionych terminach. Potrzeba dostosowania programu do możliwości realizacyjnych doprowadziła do pięciokrotnej zmiany programu w okresie kolejnych czterech lat – w latach 2012 – 2015.

Pomimo niskiego poziomu wykonania w latach 2011 – 2013 zadań ujętych w WPIK do 2013 r., z dniem 5 listopada 2013 r. rozszerzono nowy plan, włączając do WPIK kolejne 61 inwestycji.

Kontrola wykazała nierzetelny i nieskuteczny nadzór ministra właściwego do spraw transportu nad PKP PLK, realizujące WPIK. Stwierdzone nieprawidłowości polegały w szczególności na tym, że minister właściwy do spraw transportu nie wyegzekwował od PKP PLK rzetelnej sprawozdawczości dotyczącej realizacji inwestycji objętych WPIK. Sprawozdania, które zostały złożone przez spółkę, były sporządzone nierzetelne i wymagały poprawienia, a od IV kwartału 2013 r. zarząd spółki całkowicie zaprzestał składania ministrowi właściwemu do spraw transportu sprawozdań kwartalnych z wykonania WPIK.

Informacje dotyczące realizacji WPIK przekazywane ministrowi właściwemu do spraw transportu nie były w dostatecznym stopniu analizowane i wykorzystywane do sprawowania właściwego nadzoru nad realizacją programu. Powołany w tym celu zespół do spraw nadzoru nad kolejowymi inwestycjami infrastrukturalnymi, realizowanymi w ramach POIiŚ, funkcjonował w okresie od marca 2012 r. do listopada 2013 r. Pierwsze posiedzenie zespołu odbyło się dopiero w dniach 8 – 9 listopada 2012 r. Działalność zespołu nie poprawiła znacząco nadzoru nad realizacją programu i wygasła w związku ze zniesieniem Ministerstwa Transportu i Gospodarki Morskiej oraz utworzeniem Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju.

Pomimo uzyskiwania informacji o nieprawidłowościach, występujących od początku realizacji programu, z kontroli NIK, audytu i kontroli wewnętrznej wynika, że minister nie podejmował skutecznych działań w celu ich wyeliminowania. Dopiero umową z dnia 5 maja 2015 r. w sprawie całościowego unormowania współpracy pomiędzy PKP PLK i ministerstwem określono zasady realizacji, sprawozdawczości oraz kontroli, monitorowania oraz rozliczania inwestycji, realizowanych z wykorzystaniem środków z budżetu państwa.

Pomimo uzyskiwania przez ministra właściwego do spraw transportu już od 2011 r. informacji na temat zagrożeń w realizacji WPIK, pierwsza informacja na temat opóźnień w realizacji inwestycji kolejowych została przekazana Radzie Ministrów dopiero w maju 2013 r.

Kontrola wykazała nieprawidłowości w realizacji programu przez PKP PLK. Do niezrealizowania pełnego zakresu WPIK przyczyniły się zbyt późno, w stosunku do zaplanowanych do realizacji zadań, przeprowadzone zmiany organizacyjne, dokonane w spółce w latach 2012 – 2014, tj. podczas znacznego wzmożenia działalności inwestycyjnej. W wyniku reorganizacji, przeprowadzonej bez dokonania analizy mającej na celu ocenę zapewnienia zatrudnienia, stosownego do zaplanowanych do realizacji zadań, w procesie realizacji inwestycji występowały braki kadrowe, które mogły przyczynić się do nieterminowej realizacji zadań inwestora.

Z opóźnieniem dokonano zaewidencjonowania majątku trwałego, powstałego w wyniku zrealizowania 26 inwestycji oddanych do użytkowania, a do dnia 17 maja 2016 r. nie zaewidencjonowano majątku trwałego, powstałego w wyniku realizacji 7 zadań inwestycyjnych zakończonych i oddanych do użytkowania w latach 2012 – 2014 o wartości ponad 360 mln zł, co mogło mieć negatywny wpływ na rzetelność bilansu spółki za 2015 r.

NIK pozytywnie ocenia działania podjęte przez CUPT w zakresie nadzoru i monitorowania procesu przygotowania przez PKP PLK S.A. projektów inwestycyjnych, objętych WPIK, szczególnie w obszarze sporządzania dokumentacji, wymaganej do otrzymania dofinansowania przy realizacji projektów ze środków przewidzianych POIiŚ. Według

NIK CUPT prawidłowo weryfikował wnioski o dofinansowanie, wnioski o płatność oraz przeprowadzał u beneficjenta kontrolę prawidłowości wydatkowania środków na realizację inwestycji objętych programem.

W wyniku kontroli wybranych inwestycji, objętych programem, ustalono, że kwota dodatkowych kosztów ich realizacji, poniesionych na skutek błędów w dokumentacji, opóźnień w przekazaniu placu budowy, wydłużenia czasu realizacji inwestycji, zapłaty roszczeń podwykonawców oraz odsetek od nieterminowo dokonywanych płatności, wyniosła łącznie blisko 80 mln zł. Na dzień zakończenia kontroli spółka szacowała możliwy dalszy wzrost kosztów tych inwestycji o kwotę prawie 370 mln zł. Nieprawidłowości w realizacji wybranych inwestycji spowodowały utratę kwalifikowalności wydatków oraz utratę dofinansowania inwestycji ze środków europejskich w kwocie blisko 86 mln zł i zagrożenie dalszej utraty dofinansowania inwestycji ze środków UE, na skutek przewidywanej korekty finansowej nałożonej przez CUPT, w kwocie ponad 5 mln zł.

W celu sprawdzenia, czy źródłem problemów w realizacji WPIK był system finansowania inwestycji kolejowych, NIK przeprowadziła kontrolę doraźną „Funkcjonowanie systemu finansowania inwestycji kolejowych". Wyniki tej kontroli wykazały, że możliwość pozyskania przez PKP PLK środków finansowych nie stanowiła bariery w realizacji inwestycji, objętych WPIK. Ograniczeniem możliwości zrealizowania zakresu rzeczowego programu był przede wszystkim niedostateczny stopień przygotowania do realizacji objętych nim inwestycji.

Niesprawności w zapewnieniu środków finansowych stosownie do postępu realizacji projektów, wpływały na zwiększenie kosztów realizacji WPIK i objętych nim inwestycji. Sytuacja taka wystąpiła np. w maju 2013 r. Zmniejszona została dotacja budżetowa o 1 mld zł, tj. z 1,393 mld zł do 393 mln zł. W konsekwencji konieczna stała się zmiana źródła finansowania zadań ze środków budżetowych na środki z emisji obligacji. Finansowanie kolejowych inwestycji infrastrukturalnych z kapitału dłużnego, tj. kredytów i obligacji, w okresie 2011 – 2015 skutkowało zapłatą odsetek przez PKP PLK w łącznej kwocie prawie 130 mln zł.

Stwierdzono, że PKP PLK w procesie realizacji inwestycji, ujętych w WPIK, dokonywała nieterminowej zapłaty za faktury oraz wprowadziła i kompensowała karne odsetki powstałe z tego tytułu, mimo że dysponowała znaczącą nadwyżką środków. Według stanu na dzień 31 grudnia 2015 r. do wykorzystania pozostała kwota ponad 973 mln zł środków uzyskanych przez spółkę z obligacji wyemitowanych w celu prefinansowania realizacji projektów inwestycyjnych.

Zapłacone przez spółkę odsetki od nieterminowych płatności za wykonane w latach 2011 – 2015 roboty i usługi w procesie finansowania 11% projektów (spośród 197), objętych WPIK, stanowiły kwotę blisko 1,5 mln zł. Jedną z przyczyn nieterminowej zapłaty faktur za inwestycje objęte przez WPIK, były przypadki zwłoki w zapłacie zawinione przez pracowników spółki.

PKP PLK S.A. największe trudności miała z realizacją dużych projektów – o wartości powyżej 1 mld zł każdy. Spośród dwunastu takich projektów, zawartych w WPIK, spółka zdołała zrealizować jedynie połowę z nich w okresie do 31 grudnia 2015 r. W wyniku tego, sześć niezrealizowanych projektów zostało poddanych procesowi fazowania i przeniesienia części zakresu do realizacji w ramach unijnej perspektywy finansowania 2014 – 2020 oraz zostały ujęte w KPK.

W ramach KPK przewidziano realizację dwudziestu dużych projektów o wartości powyżej 1 mld zł każdy, co wymaga szczególnie starannego przygotowania tych inwestycji dla zapewnienia ich terminowej realizacji.

Zdaniem NIK usprawnienia wymaga proces przygotowania projektów inwestycyjnych i ich realizacji, poziom absorpcji środków unijnych i nadzór właścicielski nad działalnością PKP PLK w zakresie wykonywania obowiązków inwestora w obszarze infrastruktury kolejowej. Poprawy wymaga również skuteczność nadzoru ministra właściwego do spraw transportu nad wykonawcą programu – PKP PLK.

W celu zmniejszenia środków finansowych związanych z realizacją infrastruktury kolejowej, zdaniem NIK, należy rozważyć wprowadzenie systemu zaliczkowego z udziałem środków z budżetu państwa. Zdaniem NIK, ten system mógłby zapewnić płynność

finansową PKP PLK, w tym umożliwić poprawę terminowości regulowania przez nią zobowiązań wobec kontrahentów.

Istniejący system finansowania inwestycji kolejowych w ramach WPIK miał istotny wpływ na sytuację finansową i majątkową spółki. Wzrastającej wartości majątku PKP PLK S.A. towarzyszy zwiększający się poziom zadłużenia. Łączna skumulowana strata spółki wyniosła ponad 6,1 mld zł na koniec 2015 r.

Zdaniem NIK, usprawniając system finansowania inwestycji kolejowych należałoby również zapewnić większą stabilność dokumentów programowych. Częste ich zmiany nie sprzyjały efektywnej realizacji programu kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.

W wyniku przeprowadzonej kontroli realizacji WPIK, niezależnie od realizacji wniosków pokontrolnych, NIK uważa za konieczne podjęcie działań przez ministra właściwego do spraw transportu dotyczące: zapewnienia planowania adekwatnego do zbilansowanych możliwości wykonawczych i środków przeznaczonych na inwestycje kolejowe; zapewnienie większej stabilności dokumentów programowych, poprzez ograniczenie zmian programu w trakcie jego realizacji; rozważenie możliwości wprowadzenia zaliczkowego systemu finansowania, ze środków budżetu państwa, realizowanych przez PKP PLK S.A. kolejowych inwestycji infrastrukturalnych; skutecznego nadzoru nad realizacją przez PKP PLK S.A. kolejowych inwestycji infrastrukturalnych; wyeliminowania opóźnień w przekazywaniu PKP PLK S.A. środków budżetowych zaplanowanych na realizację inwestycji kolejowych i egzekwowania terminowej i rzetelnej sprawozdawczości w zakresie inwestycji kolejowych, ujętych w wieloletnich programach.

Wnioski kierowane do PKP PLK S.A. dotyczyły: terminowego i rzetelnego przygotowania oraz realizowania inwestycji kolejowych; podjęcia skutecznych działań w celu poprawy jakości i wyeliminowania błędów we wnioskach o płatność, skutkujących przedłużającym się czasem refundacji wydatków poniesionych na realizowane kolejowe inwestycje infrastrukturalne; dostosowania obsady kadrowej stanowisk związanych z realizacją projektów, dotyczących wieloletnich inwestycji kolejowych, do rzeczywistych potrzeb, wynikających z przeprowadzonej analizy pracochłonności wykonywanych zadań; dokonywania ewidencji majątku trwałego, powstałego w wyniku realizacji inwestycji bez opóźnień, przy uwzględnieniu czasu odbioru i oddania do użytkowania inwestycji oraz zaewidencjonowania majątku trwałego powstałego w wyniku realizacji siedmiu zadań inwestycyjnych zakończonych i oddanych do użytkowania w latach 2012 – 2014.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, to tyle tytułem przedstawienia zasadniczych ustaleń naszej kontroli. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie prezesie. Bardzo precyzyjnie przedstawił pan informację i o to nam chodziło. Proszę państwa, czy do przedstawionego materiału, zarówno pisemnego, jak również wypowiedzi pana prezesa są pytania? Bardzo proszę, pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie prezesie, Wysoka Komisjo, starannie prześledziłem informację i odczuwam pewien niedosyt. W 2011 r. rząd dokonał istotnego przesunięcia środków z WPIK na krajowy program drogowy. Była to niebagatelna kwota – 4,8 mld zł. W raporcie nie ma słowa na ten temat. Wydaje mi się to interesujące, że NIK, śledząc całą historię realizacji programu, tak istotnego faktu nie odkryła. Mało tego, przypisujecie państwo ministrowi, że wprawdzie wdrożył system kontroli wewnętrznej i audytów i już w 2011 r. uzyskiwał dane dotyczące ryzyk, związanych z realizacją programu, ale nie informował o tym Rady Ministrów. Zatem na jakiej podstawie Rada Ministrów dokonała przesunięcia środków w wysokości 4,8 mld zł, skoro nie została poinformowana o ryzykach? Osobiście pamiętam, że takie było uzasadnienie dla tej decyzji. Proszę o wyjaśnienie tej okoliczności. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę o odpowiedź.

Wiceprezes NIK Wojciech Kutyła:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, pan dyrektor udzieli odpowiedzi.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Rządzi pan w NIK, więc się nie wtrącam.

Wicedyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli Adam Bandosz:

Panie przewodniczący, panie ministrze, panie prezesie, szanowni państwo, jeżeli chodzi o pytanie pana ministra Grabarczyka, dotyczące kwoty 4,8 mld zł, faktem jest, że nie ma informacji, iż powyższa kwota została przeniesiona na inwestycje drogowe. To nie zmienia faktu, że taka kwota nie została wykorzystana na inwestycje kolejowe. W informacji o realizacji WPIK piszemy o kwestii niewykorzystania środków przeznaczonych na inwestycje kolejowe.

Kolejna kwestia dotyczy informowania Rady Ministrów o problemach. W ramach prowadzonych czynności kontrolnych zbieramy materiał dowodowy. Na podstawie zebranego materiału dowodowego dokonujemy oceny. W tej chwili trudno mi powiedzieć, czy w ramach zebranego materiału dowodowego informacja była w ministerstwie. Natomiast z zebranego materiału dowodowego wynika, że dopiero w 2013 r. przekazano Radzie Ministrów pierwszą informację. Odnosimy się do informacji, które przygotowywał departament kontroli wewnętrznej ministerstwa i wiemy, że w latach 2010 – 2014 były prowadzone audyty i kontrole, wskazujące na brak możliwości wykorzystania środków na realizację inwestycji kolejowych. Z zebranego materiału dowodowego wynika, że taka informacja została przekazana oficjalnie Radzie Ministrów w 2013 r. Czy w trakcie rozmów między członkami RM były przekazywane takie informacje, tego nie wiemy i nie posiadamy informacji na ten temat.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan minister Grabarczyk.

Poseł Cezary Grabarczyk (PO):

Dziękuję za odpowiedź, ale proszę mi wierzyć, że wystarczy wpisać w google: przeniesienie kwoty 4,8 mld zł z programu kolejowego na drogowy, co da pełną informację (łącznie z uzasadnieniem), że rząd na posiedzeniu podjął taką decyzję. Odpowiednie dokumenty są w ministerstwie infrastruktury oraz w ministerstwie rozwoju. Wskazuję tylko na to, że czasem podczas kontroli pewne rzeczy umykają. Rząd nie miałby podstaw do przesunięcia tak znaczącej kwoty bez racjonalnego uzasadnienia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Tak, proszę bardzo, pani poseł Anna Paluch.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Myślę, że wydźwięk raportu NIK jest tak jednoznaczny, że jakiekolwiek nasze dywagacje nic nie poprawią ani nie dodadzą. Powiedziałabym, że wydźwięk raportu jest piorunujący i bardzo krytyczny wobec działań i efektów rzeczowych realizacji programu.

Kwestią podstawową jest zadanie pytania przez osoby odpowiedzialne, czy moje działanie dało efekt, czy nie. Z raportu NIK wynika utrata środków, niezrealizowanie zakresu rzeczowego itd. Pozwolę sobie sięgnąć do dyskusji sprzed kilku lat, gdy przedstawiano nam plany, przepraszam za kolokwializm, patykiem na wodzie pisane – 5% wniosków złożonych, 10% planowanych do złożenia za miesiąc, a 30% planowanych do złożenia do końca roku i do oceny itd. Cały czas karmiono nas takimi informacjami. Powiem dobitniej – pseudoinformacjami. Kilkakrotnie osobiście zadawałam pytania o realność tak snutych planów i programów inwestycyjnych. Jak się ma poczucie realizmu tych, którzy je tworzą do realiów? Okazało się, że niestety, ale wydarzenia potoczyły się zgodnie z naszymi przewidywaniami. Raport NIK stawia kropkę nad „i”. Mam nadzieję, że przynajmniej osoby winne przestaną drążyć temat i zamilkną. Do tego powinny się poczuwać.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się pan przewodniczący Żmijan, proszę uprzejmie.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, zwracam się do pani poseł Paluch, aby nie wypowiadała się w imieniu wszystkich, tylko w swoim imieniu. Każdy z nas ma odwagę, aby zabierać głos. Dla nas nie jest to tak oczywiste, jak dla pani i bardzo proszę, żeby pani więcej tego nie czyniła.

Wstrzemięźliwość z pani strony jest tym bardziej oczekiwana, że za rok – dwa my będziemy zadawali pytania o realizację inwestycji zarówno na drogach, jak i na kolei. Na kolei w szczególności. Dzisiaj pan minister z dużą pokorą sam mówił o występujących zagrożeniach. Bardzo proszę, jeżeli pan przewodniczący nie zwróci uwagi pani poseł, żeby nie wypowiadała się w imieniu całej Komisji, to bardzo proszę panią poseł, aby wzięła sobie do serca moje słowa. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Pani poseł Paluch. Proszę bardzo.

Poseł Anna Paluch (PiS):

Dziękuję bardzo. Mam zwyczaj wypowiadać się w imieniu własnym. Pańska uwaga jest absolutnie nie na miejscu. Państwo powinniście uderzyć się w piersi, zamilknąć i wyciągnąć wnioski choćby w kwestiach, które mówią o ruchach Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, czyli waszej koleżanki – pani Elżbiety Bieńkowskiej, albo nieudanej akcji z próbą skierowania pieniędzy z kolei na drogi, które Komisja Europejska ucięła. Było to świadectwo niekompetencji i braku wyobraźni. Dzisiaj mierzymy się ze skutkami tamtych działań. Najwyższy czas wyciągać wnioski i udać się w pokorę. To panu radzę.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Państwa polemika jest na tak dobrym poziomie, że nie śmiem się wtrącać i wolny głos posła dyskredytować, ale jeżeli jeszcze chce pan coś powiedzieć, bardzo proszę. Panie przewodniczący, udzielam panu głosu.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Jedno zdanie. Jeżeli pani nie chce słuchać innych posłów, to niech pani słucha przynajmniej tego, co mówi. Rozpoczęła pani zdaniem: „jest to dla nas wszystkich tak oczywiste”. Chcę pani powiedzieć, że dla nas nie jest to tak oczywiste. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Każdy może pozostać przy swoim zdaniu. Pani poseł Zuba, proszę uprzejmie.

Poseł Maria Zuba (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, chciałam serdecznie podziękować panu prezesowi za ten raport, bo potwierdza rzeczywistość, z którą na co dzień się spotykamy. Dziękujemy. Wyciągniemy z tego wnioski.

Myślę, że to, co działo się w obszarze inwestycji kolejowych, wyraźnie wskazuje na potrzebę intensywnej pracy, o której mówił pan minister i panowie prezesi. W obszarze inwestycji potrzebna była również zmiana prawa, za co dziękował pan minister. Uważam, że częste spotkania i rozmowy w tym zakresie, w tym z udziałem państwa, nadzorujących inwestycje (zwłaszcza duże projekty), przyniosą efekty. Polacy czekają na te inwestycje, jak na żadne inne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę, pan minister Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Poprosiłem o zabranie głosu, bo nie dalej jak dwa tygodnie temu, analizowaliśmy raport NIK związany z doraźną kontrolą, która obejmowała kwestie gwałtownego wzrostu wydatków na PR i usługi konsultingowe. Z tego co pamiętam, na zakończenie rekomendowaliśmy NIK pogłębienie tych wyjątkowo unikatowych w historii praktyk, które miały miejsce.

Odnosząc się do głosów, które padły, chciałbym powiedzieć, że nie widzę sprzeczności we wnioskach NIK. Przypomnę, że analiza dotyczy stanu realizacji inwestycji. Przeniesienie ponad 4 mld zł, na co zwracał uwagę pan poseł – minister Grabarczyk, jest

niezasadną argumentacją z uwagi na to, że gdyby przeniesienia nie nastąpiły, to podsumowanie byłoby jeszcze bardziej dotkliwe.

Zwracam uwagę na jedną z konkluzji z podsumowania wyników kontroli, w której napisano, że do 31 grudnia 2015 r. na realizację WPIK wykonano wydatki w kwocie 22,7 mld zł z 31,6 mld zł. W wymiarze finansowym program zrealizowano na poziomie 71,8% po zmianach, czyli z uwzględnieniem wcześniejszego przeniesienia środków, o której wspominał pan minister.

Po drugie, należy zwrócić uwagę na aspekt związany z wewnętrznymi przeniesieniami (kilka lat temu) na inwestycje taborowe, po to, żeby ratować wskaźnik wydatkowania środków na inwestycje, który był niski. Przypomnę, że rozliczenie projektów taborowych następowało w dość wyjątkowo napiętych okolicznościach pod koniec 2015 r. Wówczas udało się to wszystko dopiąć dosłownie za minutę dwunasta.

Posumowaniem efektów, a akurat NIK tego nie porusza, powinno być banalne stwierdzenie, że te lata, były związane również z wprowadzeniem do Grupy PKP wyjątkowo kosztownych kontraktów menedżerskich. Przypomnijmy, kilka lat temu na posiedzeniach Komisji Infrastruktury referował to personalnie pan były minister – Nowak, który mówił, że poprzez zmianę sposobu wynagradzania w PKP S.A., PKP PLK i innych spółkach Grupy PKP, miało nastąpić gwałtowne zwiększenie efektywności. Gdyby porównać tę retorykę z faktami, to wydaje się, że dyplomatycznie należy mówić niewiele, dlatego, że nawet po tych zmianach nie osiągnięto zakładanych efektów, a statystyki są tego dowodem – choćby poprzez odpływ milionów pasażerów w tych latach. Wiemy to z dorocznych raportów UTK. W tym zakresie mamy pewną istotną zmianę w roku ubiegłym, która zwiastuje lepsze wyniki spółek samorządowych i PKP Intercity. To jest jednak zderzone z tym, wyjątkowo mało efektywnym, zakończeniem poprzedniej perspektywy – przynajmniej w segmencie kolejowym. Chcę podkreślić zderzenie gwałtownych wzrostów wydatków na wynagrodzenia, które miały przynieść zmianę, a jej nie przyniosły.

W ostatnich latach obserwujemy również gwałtowny wzrost wydatków na różnego rodzaju usługi konsultingowe. PKP PLK S.A. nie była samotną wyspą w tej scenerii, która dominowała w zakresie wzrostu wydatków. Z drugiej strony mamy efekt podsumowania przez NIK we wskaźniku 71,8% oraz w wykreowanej zakładce w postaci fazowania projektów niezakończonych. Przypominam, że dopiero w roku ubiegłym uzyskano potwierdzenie Komisji Europejskiej na kwalifikowalność tego modelu, a nie było to tak jednoznaczne w 2015 r., gdy podejmowano decyzje w tym zakresie.

Co do generalnego podsumowania, uważam raport za ilustrację suchych faktów – bez wniosków, które mogłyby być bardziej dotkliwe dla instytucji, w tym zwłaszcza PKP PLK, w zakresie oceny efektywności. Statystyki są nieubłagane. Konsekwencją tego co się działo było nieosiągnięcie zamierzonych celów. Po drugie, nastąpił gwałtowny wzrost wydatków. Po trzecie, nastąpił gwałtowny wzrost dotacji budżetowej. Na marginesie, wielokrotnie podnoszony był temat dotacji dla Intercity jako widoczny symbol tego, co się działo na rynku przewozów pasażerskich. Z mojej strony to tyle tytułem komentarza do raportu i wypowiedzi pana prezesa.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo panu ministrowi. Proszę państwa, zmierzamy do podsumowania tego punktu. Pan przewodniczący Żmijan, proszę bardzo. Zamykam dyskusję po wypowiedzi pana posła Żmijana.

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie jest to dobry zwyczaj, gdy jeden minister próbuje podsumować drugiego. Panie ministrze Polaczek, dwa krótkie pytania. Kto był ministrem, gdy rozpoczynano inwestycję kolejową Katowice – Kraków?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, w 2010 r.?

Poseł Stanisław Żmijan (PO):

Po drugie, czy pan minister Polaczek pamięta jakie wyniki osiągnął w inwestycjach drogowych, gdy był ministrem? Kolejowych wtedy w ogóle nie było.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Przepraszam, ale muszę przerwać. Panie przewodniczący, proszę o wyrozumiałość. Jesteśmy w innym punkcie niż ocena pracy pana ministra Polaczka i tamtych lat. Bardzo proszę, żeby nie polemizować w tej sprawie.

Mieliśmy wystarczająco dużo czasu, żeby odnieść się do raportu NIK. Raport mamy przed sobą. Na pewno wrócimy do tematu wydatków na różnego rodzaju usługi konsultingowe przy wydatkach na inwestycje drogowe.

Zgodnie z wolą pana ministra Adamczyka, co kwartał będziemy przyglądać się postępom prac inwestycyjnych. Wówczas będzie również pole do analiz i każdy poseł będzie mógł odnieść się do tego, co dzieje się w procesach inwestycyjnych.

Panie ministrze, proponuję nie podejmować polemiki. Dobrze, ale ostatnie dwa zdania, a następnie kończymy.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie pośle Żmijan, czy pan jest przewrażliwiony? Czy odniósł pan moją wypowiedź do okresu, gdy pan minister Grabarczyk pełnił urząd ministra? Przecież raport NIK dotyczy lat 2011- 2015. Jaki związek z raportem ma argument podniesiony przez pana ministra Grabarczyka? Żaden. Dlatego, że gdyby w 2011 r. nie przeniesiono środków, to ten raport byłby bardziej surowy w ocenie osiągniętych efektów na koniec 2015 r.

Proszę nie porównywać wymiaru finansowego – dostępności środków europejskich w latach 2004 – 2007 do perspektywy 2007 – 2013, bo to jest porównanie jak 1 do 20. Przecież pan o tym wie od wielu lat. Trudno porównywać efekty z programu europejskiego, którego dostępność środków jest na poziomie 1,16 mld zł do 20 mld zł, do których mieliście państwo dostęp. To jest chyba najbardziej lakoniczna konkluzja.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Bardzo dziękuję panie ministrze. Proszę państwa, bardzo dziękuję panu prezesowi Górze za gościnność. Spędziliśmy kilka godzin na cennej dyskusji. Mam nadzieję, że nie jesteśmy tutaj ostatni raz. Dobrze się tu obraduje panie prezesie. Sądzę, że taki wyjazd czasem jest dobry, bo pracujemy w nieco innych warunkach niż zwykle. Możemy sobie dużo powiedzieć i szybciej działać.

Proszę państwa, zamykam wyjazdowe posiedzenie Komisji Infrastruktury. Bardzo dziękuję państwu posłom za obecność. Gospodarzowi jeszcze raz dziękuję za zaproszenie i panu prezesowi NIK za przedstawienie wyników kontroli.

Na zakończenie chcę państwa poinformować, że dzisiaj o godz. 19.00 odbędzie się posiedzenie Komisji Infrastruktury z uwagi na poprawki, które zostały wniesione podczas drugiego czytania. Posiedzenie Komisji odbędzie się w Sali Kolumnowej. Zapraszam państwa posłów. Do zobaczenia na następnym posiedzeniu. Dziękuję bardzo. Pan prezes Góra, proszę bardzo.

Prezes UTK Ignacy Góra:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym państwu bardzo serdecznie podziękować. Bardzo się cieszę z obrad Komisji w Urzędzie Transportu Kolejowego. Dziękuję bardzo.